

MERCEDES TATJER es, desde 1970, Profesora de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Barcelona y forma parte del Equipo Urbano del Departamento de Geografía de dicha Universidad. Sus investigaciones se centran, especialmente, en los problemas del espacio interno de las ciudades y en las relaciones entre la estructura social y la morfología urbana.

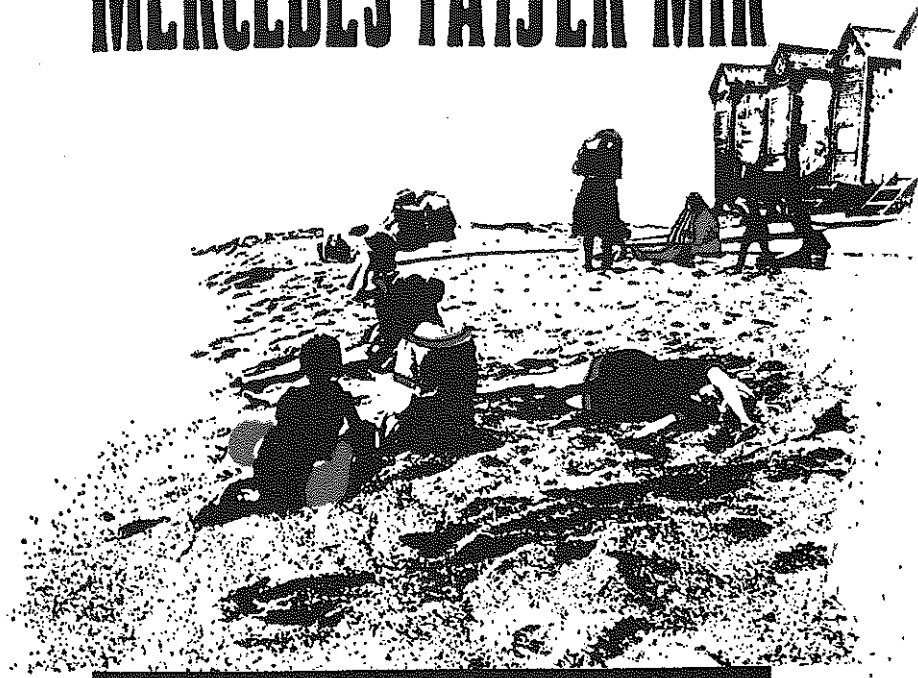
En este libro, que se integra dentro de un estudio más amplio que la autora realiza sobre la ciudad de Barcelona, se analiza la Barceloneta como ejemplo de un barrio antiguo, creado en el siglo XVIII con unas funciones determinadas y transformadas profundamente por el proceso de industrialización del siglo XIX, analizando al mismo tiempo los problemas de la deteriorización del espacio urbano y el de la integración de los barrios en el marco de la ciudad. El libro contribuye también a plantear la problemática del urbanismo barroco, tan poco conocido en nuestro país y del que la Barceloneta es precisamente uno de los más caracterizados exponentes. Y permite, por último, iniciar el estudio de dos grupos profesionales muy bien definidos del proletariado urbano barcelonés: los pescadores y los obreros portuarios.

La publicación de este libro representa una aportación estimable al conocimiento de la realidad de un barrio barcelonés, tanto más valiosa cuanto que lamentablemente los estudios existentes sobre la aglomeración de Barcelona son muy escasos.

2

LosLibrosDeLa Frontera

LA BARCELONETA DEL SIGLO XVIII AL PLAN DE LA RIBERA MERCEDES TATJER MIR



LosLibrosDeLa Frontera

MERCEDES TATJER MIR

LOS LIBROS DE LA FRONTERA

Realidad Geográfica

Colección dirigida por Horacio Capel Sáez
Profesor del Departamento de Geografía de la Universidad
de Barcelona (Equipo Urbano)

La colección *Realidad Geográfica* pretende profundizar en el estudio geográfico del espacio, considerando a éste como un producto social, es decir, como expresión de la estructura social, como elemento de producción y consumo y como objeto de apropiación por los diferentes grupos sociales. Publicará esencialmente obras con una metodología geográfica, pero incluirá también análisis interdisciplinares y aportaciones procedentes de campos muy variados de las ciencias sociales.

Mercedes Tatjer Mir

LA BARCELONETA
del siglo XVIII al Plan de la Ribera

Los libros de la Frontera

Barcelona, 1973

Portada: Bähler/Serrahima

1.ª edición: abril de 1973

© Mercedes Tatjer Mir

Impreso y editado por Ediciones Saturno

Andrés Doria, 29 - Barcelona-3

Depósito Legal: B. 17524-1973

ISBN 87-7265-010-3

PROLOGO

En la presentación de un reciente estudio realizado sobre Santa Coloma de Gramanet se indica que «no han sido los colegios de arquitectos, departamentos de la Universidad, equipos de estudiosos, grupos de intelectuales o alguna entidad oficial los que han visto la necesidad de realizar este estudio, sino el propio pueblo afectado, parte de él».

Mucho nos hubiera gustado que en el pórtico del trabajo que hoy presentamos sobre el barrio de la Barceloneta hubiera constado una indicación del mismo tipo y que este estudio fuera el resultado de la discusión y análisis de los problemas por parte de los habitantes del mismo barrio.

Ya que esto no es posible todavía, esperamos que el trabajo que hoy se publica, con otros que en el mismo sentido se están realizando, puede aportar modestamente unos materiales que ayuden a los vecinos a profundizar en el conocimiento de su barrio y en el de su personalidad como grupo social.

Este trabajo ha sido realizado dentro del plan de investigaciones del «Equipo Urbano» del Departamento de Geografía de la Universidad de Barcelona, donde también se están efectuando otros acerca de distintos barrios de la aglomeración barcelonesa. Se trata de un estudio concebido inicialmente como Tesis de Licenciatura, lo cual re-

percute necesariamente en el planteamiento de los diversos temas tratados: evolución de la morfología, análisis de las funciones, estudio detallado de algunas funciones tradicionales como la pesca y el trabajo portuario.

Su autora, hoy profesora de la Universidad de Barcelona, se propuso inicialmente estudiar la Barceloneta como ejemplo de un barrio antiguo creado con unas funciones determinadas y transformado profundamente por el proceso de industrialización del siglo XIX, analizando al mismo tiempo los problemas de la deterioración en el espacio urbano y el de la integración de los barrios en el marco de la ciudad. Ello ha determinado que se conceda una escasa atención a problemas importantes, pero marginales al propósito inicial del estudio, como la dotación de servicios o los problemas de infraestructura, sobre los cuales por otra parte, algunos grupos de vecinos están ya trabajando.

A pesar de todo, creemos que la publicación de este trabajo puede representar una aportación estimable al conocimiento de la realidad de un barrio barcelonés, tanto más valiosa cuanto que lamentablemente, los estudios existentes sobre la aglomeración barcelonesa son muy escasos y de valor bastante desigual.

Desde otra perspectiva, contribuirá también a plantear a un nivel más general la problemática del urbanismo barroco, tan poco conocido en nuestro país, y del que la Barceloneta es precisamente uno de los más caracterizados exponentes. Y permitirá, por último, iniciar el estudio de dos grupos profesionales muy bien definidos del proletariado urbano barcelonés: los pescadores y los obreros portuarios.

Desde el punto de vista metodológico, creemos interesante resaltar el interés del estudio que se realiza de la morfología urbana, con un esfuerzo notable por huir de la pura descripción neutral tan frecuente en los estudios clásicos de geografía urbana española, y presentarla, en cambio, como un resultado de la organización social, de las fuerzas sociales y económicas pasadas o actuales que han actuado sobre esta parcela del espacio barcelonés,

Pero, por encima de todo, este libro puede ayudar a los vecinos del barrio, a los que de una manera particular va dirigido, y a los habitantes de Barcelona en general, a conocer mejor la ciudad que vivimos y sufrimos, contribuyendo a ampliar la discusión de los problemas urbanos, con la esperanza de que llegue un día en que la ciudad sea verdaderamente construida por el pueblo.

HORACIO CAPEL

El presente libro es el resultado de algo más de un año de trabajo, básicamente de junio de 1970 a septiembre de 1971, fecha en la que fue presentado como Tesis de Licenciatura en el Departamento de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Barcelona. Posteriormente, en el verano de 1972, dediqué unos meses a su puesta a punto para imprenta, así como a la ampliación de determinados aspectos, en especial los referentes al Plan de la Ribera.*

El planteamiento inicial como investigación académica sobre un caso concreto del espacio interno barcelonés, se fue convirtiendo en interés por el conocimiento de la problemática y contradicciones en las que se encuentra inmersa hoy Barcelona debido a su crecimiento y profunda transformación dentro del marco de una formación social de tipo capitalista. El hacinamiento, la insalubridad, la falta de espacios verdes, la especulación del suelo y las amenazas de expulsión no son algo único y exclusivo de la Barceloneta, sino, por el contrario, algo repetido y habitual en nuestra ciudad. Dentro de esta óptica quiero situar «La Barceloneta del siglo XVIII al Plan de la Ribera».

* La primera parte del libro, «La construcción de la morfología urbana», ha sido publicado con el título *El impacto de la industrialización en un barrio del siglo XVIII: evolución de la Barceloneta*, en la «Revista de Geografía», de la Universidad de Barcelona, vol. VI, n.º 1, 1972.

Son varias las personas o entidades que de un modo u otro han contribuido en la realización de este trabajo. En primer lugar, mi agradecimiento al Dr. Horacio Capel, bajo cuya dirección realicé mi Tesis de Licenciatura, su orientación y ayuda ha sido fundamental en todo momento. Agradezco también a la Sección de Trabajos Portuarios y a la Cofradía de Pescadores el acceso a determinadas fuentes e informaciones. Por último debo mencionar a la Asociación de Vecinos de la Barceloneta y a todos aquellos habitantes del barrio quienes, a través de encuestas, entrevistas o simples conversaciones, me han permitido un conocimiento más real y vital del barrio.

M. T. M.

I

LA CONSTRUCCION DE LA MORFOLOGIA URBANA

Todo paisaje o morfología urbana es, sustancialmente, reflejo de una determinada estructura social; las transformaciones de ésta dejan, a su vez, una profunda huella en el espacio urbano, pudiendo provocar al mismo tiempo una modificación en las funciones que cada elemento del conjunto urbano desempeña.

Limitando el concepto de espacio urbano al marco de la ciudad, creemos que el análisis de los distintos elementos que la componen —barrios— no puede realizarse considerando éstos aisladamente, sino que su estudio ha de enmarcarse en la evolución del conjunto de la ciudad y en relación con la función que cada elemento urbano desempeña.

La finalidad de esta primera parte es el análisis de la evolución y transformaciones que experimenta un sector de la ciudad de Barcelona, el barrio marítimo de la Barceloneta, desde su creación a mediados del siglo XVIII hasta la actualidad, considerando esta evolución como un ejemplo de las profundas transformaciones sufridas por un barrio en su morfología urbana y en sus funciones en relación con el proceso de industrialización que afecta a toda la ciudad. La expansión demográfica y económica que experimenta la ciudad de Barcelona a mediados del siglo XVIII, en relación con el auge de las actividades mercantiles, será un factor decisivo en la creación del barrio de la Barceloneta, el cual constituye en el momento de su construcción uno de los ejemplos más representativos e interesantes del urbanismo barroco español. Sobre este marco actuará a lo largo del siglo XIX la revolución industrial cuyos efectos urbanísticos —especialmente las nuevas necesidades de amplios espacios industriales y residencias

obreras— motivarán de una parte la conversión de la Barceloneta en un barrio industrial y obrero, perdiendo paulatinamente su función casi exclusivamente marítima; al mismo tiempo este hecho marca una profunda transformación en su morfología urbana y se refleja en el crecimiento horizontal y vertical de las edificaciones y en la ocupación por la industria de amplios espacios libres así como en la aparición de una incipiente función de esparcimiento. Este fenómeno persiste a lo largo de nuestro siglo y se acentúa con la aparición del barraquismo que para alojar a los inmigrantes invadirá las playas en los años posteriores a la guerra civil y persistirá hasta hace algunos años.

En la actualidad, la Barceloneta es uno de los numerosos sectores de Barcelona urbanísticamente degradados; un verdadero secto de habitat subintegrado sobre el cual las clases dominantes de la sociedad urbana intentan implantar una nueva utilización del suelo más acorde con sus nuevos intereses y necesidades. El barrio se encuentra amenazado por un proyecto de renovación, que afecta también al sector marítimo oriental de la ciudad, repitiéndose aquí el fenómeno planteado en otras ciudades norteamericanas y europeas.

La Barceloneta no es más que un pequeño apéndice triangular de unas 71 ha., situado al Sureste de la ciudad y formado por aportes marinos. Nos aparece perfectamente delimitado por el mar en sus lados Este y Oeste mientras que por el Norte queda aislada de la ciudad por la red de vías férreas del puerto y de la RENFE y por el Hospital de Infecciosos. Desde el punto de vista administrativo siempre ha formado parte de Barcelona surgiendo como un arrabal marítimo, y comprendiendo desde 1879, cinco barrios de distrito que han permanecido invariables hasta la actualidad. Se trata de los barrios 1, Varadero; 2, Concordia; 3, Orientales; 4, San Miguel; 5, Gasómetro del distrito municipal I. Todo ello nos permite poseer unas series de estadísticas bastante homogéneas temporal y espacialmente, al mismo tiempo que resuelve el problema, en ocasiones de difícil solución, de la delimitación del barrio.

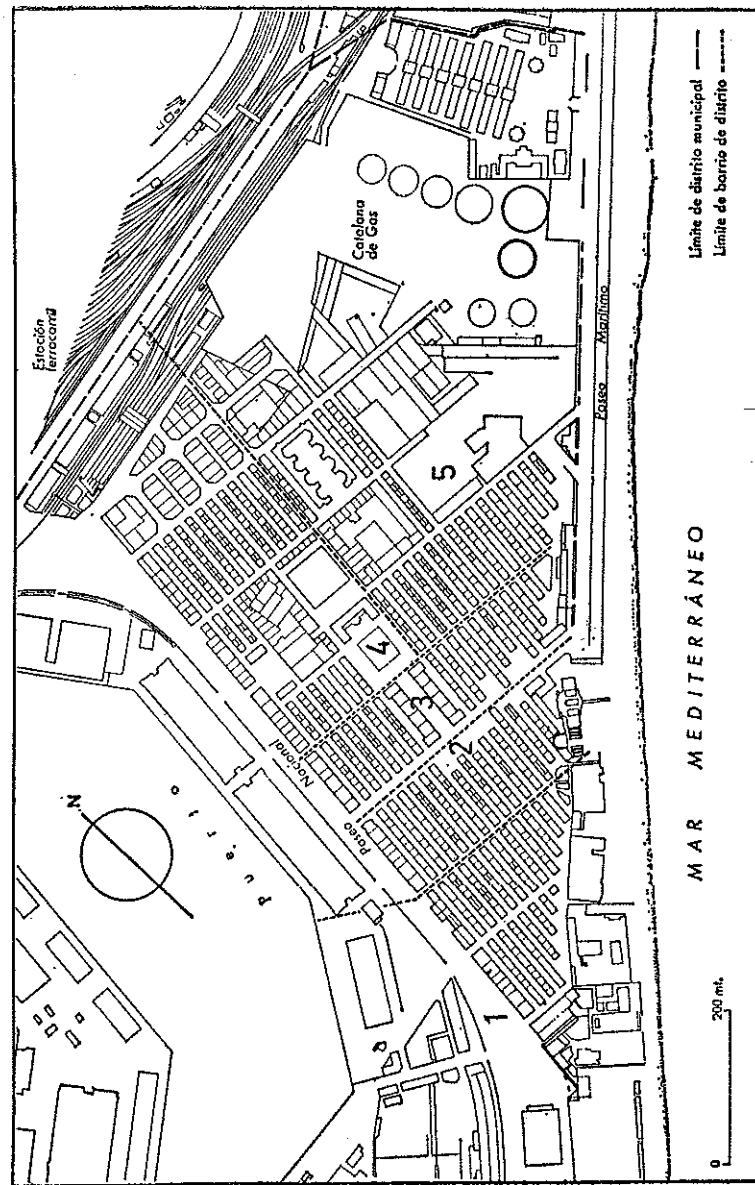


Figura 1. Plano de la Barceloneta en 1969.
1.—Varadero; 2.—Concordia; 3.—Orientales; 4.—San Miguel; 5.—Gasómetro.

Junto a esta clara delimitación espacial con respecto al resto de la ciudad, su morfología es claramente singular, lo cual es otro hecho que nos permite considerarlo un barrio de acuerdo con el criterio expuesto por algunos autores¹.

Por otra parte, el hecho de haber sido planificado y creado de nueva planta en un lugar donde no existía ninguna edificación anterior permite analizar las transformaciones de este espacio urbano desde su misma fundación, lo que hace posible apreciar las modificaciones que experimenta un modelo urbanístico barroco a causa de las transformaciones sociales y económicas de una metrópoli industrial como es la ciudad de Barcelona.

Es importante destacar que muchos aspectos de nuestra investigación sólo constituyen una primera aproximación a los problemas que se nos plantearon a lo largo de ella y nos ha servido de punto de partida a una investigación más profunda que actualmente ya estamos llevando a cabo.

¹ Sobre este concepto morfológico de barrio son interesantes las precisiones de Rossi, A., *La arquitectura de la ciudad*, Barcelona 1971, págs. 99 a 105. Con este criterio de delimitación prescindimos, de una forma consciente, de cuestiones de tipo sociológico sobre el concepto de barrio. Para ellas véase las obras de LEDRUT, R., *Sociología urbana y L'espace social de la ville*, París 1968.

UN BARRIO DETERIORADO

Gran importancia de la superficie marginada

El barrio de la Barceloneta como conjunto urbano se caracteriza por una total continuidad en la edificación, no existiendo dentro de él espacios libres. Tampoco se encuentran verdaderos espacios verdes, entendiendo por tales no ya parques o jardines, sino simplemente unos metros cuadrados de césped o de tierra con árboles. Los espacios libres se limitan a pequeñas anchuras en el cruce de dos calles en los enlaces con el Paseo Marítimo, a la plaza del Marqués de la Mina, a las aceras del Paseo Marítimo y a la acera del Paseo Nacional. La playa que podría representar para el barrio un espacio libre, está casi totalmente privatizada al quedar dividida y cerrada por vallas de diversos establecimientos de baños, o entidades deportivas; los únicos trozos abiertos tienen una extensión que no llega a los 300 m². El Parque de la Ciudadela que linda con el barrio, aparte de tener su única entrada por un lugar alejado de la Barceloneta, está dedicado cada vez más al Parque Zoológico. Los árboles de la Barceloneta no llegan a 100, todos ellos repartidos entre el Paseo Nacional, el Paseo Marítimo y las Plazas del Marqués de la Mina y Poeta Boscán. En contrapartida, amplios espacios están ocupados por infraestructuras (puerto), industrias o instalaciones deportivas. En conjunto, la superficie marginada, considerando como tales a grandes equipamientos, fábricas de más de 5.000 m², viales primarios y plazas, representa algo más de las dos terceras partes de la Barceloneta, un 65 % de la superficie total del barrio; el 35 % restante está dedicado a vivienda. Se trata pues de uno de los sectores de Barcelona con menos superficie hábil respecto a la superficie total.

Cuadro 1

DISTRIBUCION DE LA SUPERFICIE DE LA BARCELONETA EN 1965 (en ha.)

BARRIO	1	2				3	4
		21	22	23	24		
1. Varadero	2,80	12,40	—	11,20	—	23,60	26,40
2. Concordia	2,96	—	—	0,84	—	0,84	3,80
3. Orientales	3,48	—	—	1,32	—	1,32	4,80
4. San Miguel	7,42	4,38	—	1,20	—	5,58	13,00
5. Gasómetro	8,20	3,92	7,20	2,30	—	13,40	23,00
BARCELONETA	24,86	20,70	7,20	16,86	—	44,74	71,00

1. — Superficie hábil
2. — Superficie marginada
3. — Total marginado
4. — Total Barrio
21. — Grandes equipamientos
22. — Fábricas de más de 5.000 m²
23. — Viales Primarios y Plazas
24. — Parques.

Fuente: Ayuntamiento de Barcelona. Ponencia de Revisión del Plan de Ordenación Urbana; *Investigación sociodemográfica de Barcelona. Explotación del Padrón de 1965. Usos del suelo.*

A partir de diversos datos hemos podido establecer una primera zonificación del barrio y elaborar la figura 2. Dentro de él pueden distinguirse en primer lugar, unos sectores con predomiino de superficies marginadas. Se trata de los barrios 5 (Gasómetro) y 1 (Varadero). En el primero, existe un área industrial formada por las instalaciones de la Maquinista Terrestre y Marítima sin funcionar desde 1963 y actualmente utilizadas como almacenes; dicha industria ocupa una superficie de 2,8 ha. Junto a ella encontramos a la Catalana de Gas y Electricidad y varias industrias de abrasivos y construcciones metálicas. Este sector enlaza con el sector industrial del Pueblo Nuevo, aunque queda separado de él por el Hospital de la Virgen del Mar, conocido como el Hospital de Infecciosos. En el barrio del Varadero quedan incluidos los tinglados del puerto, varios muelles, las instalaciones de los Talleres Nuevo Vulcano y un sector que podríamos denominar turístico, formado por diversos establecimientos deportivos o balnearios; mezclados con ellos aparecen una serie de restaurantes que miran a la playa, construidos con materia-

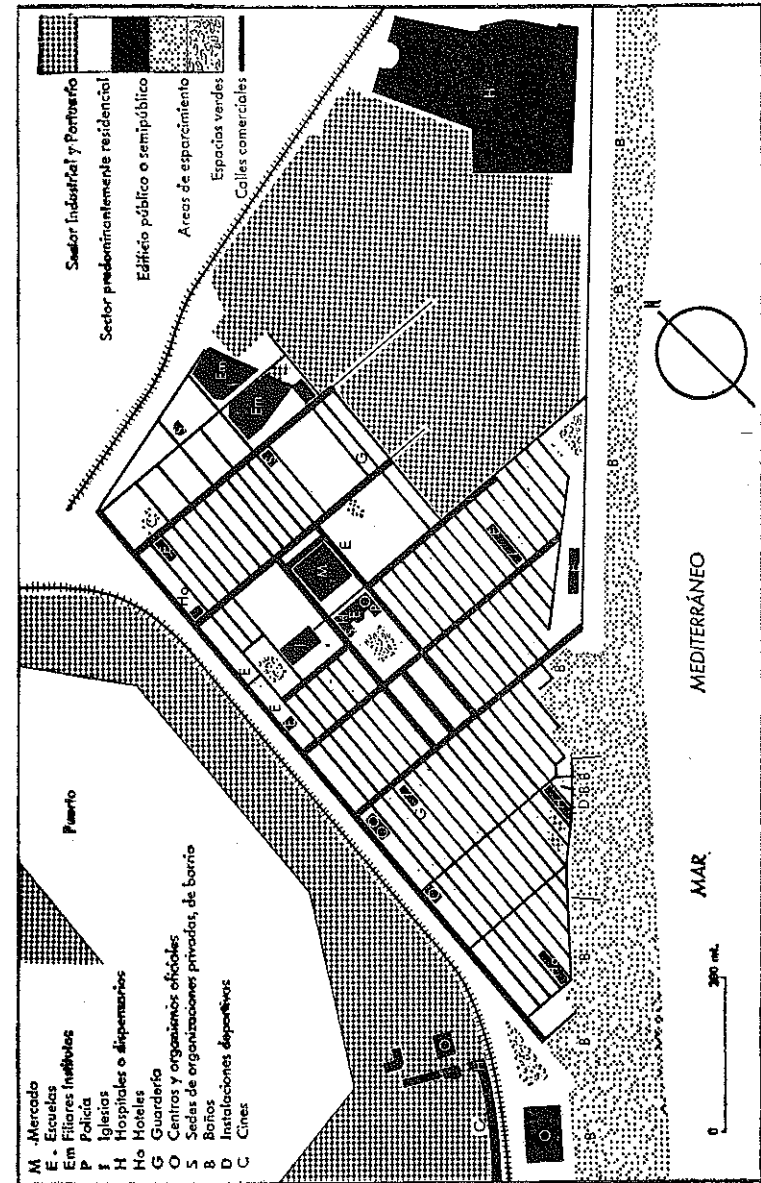


Figura 2. Utilización del suelo en la Barceloneta.

les sencillos —a veces de madera— y que constan de planta y un piso. Este conjunto de industrias, infraestructuras y establecimientos turísticos-deportivos hacen disminuir de forma notable los espacios libres del barrio.

En los restantes barrios de distrito la superficie marginada tiene muy poca importancia. Se trata de sectores destinados intensivamente a viviendas con comercio en los bajos, que cuentan con algunos edificios públicos como iglesias, escuelas y cines.

La uniformidad del plano

Si la ausencia de espacios verdes da a la Barceloneta un aspecto característico, la homogeneidad en cuanto al trazado de sus calles le confiere una gran personalidad. El plano de la Barceloneta, prácticamente invariable desde su creación, hace más de dos siglos (1753), es, en conjunto, un magnífico ejemplo de plano ortogonal con manzanas rectangulares y calles largas y estrechas que siempre miran al mar. No obstante, a pesar de la gran uniformidad de su plano, se diferencian dentro de él dos sectores bien definidos: la Barceloneta de los siglos XVIII y XIX y el Ensanche.

La Barceloneta del siglo XVIII, comprende la mayor parte del barrio desde el mar hasta la calle Ginebra. Como ya hemos dicho, su plano corresponde casi exactamente al trazado original del siglo XVIII. Posee un plano ortogonal con manzanas alargadas de unos 90 m de largo por 8'4 de ancho, sin patios interiores y calles estrechas con pequeñas aceras. Rompen la monotonía del trazado dos plazas: la del Marqués de la Mina, donde se encuentra la Iglesia de San Miguel y la de la Fuente, donde se halla el mercado municipal, así como tres manzanas singulares. La primera corresponde al solar del antiguo cuartel de Infantería, hoy ocupado por el grupo de viviendas Almirante Cervera, la segunda cortada por la calle Almirante Churrua representa una modificación respecto al plano original, y la tercera situada entre las calles Maquinista, Andrés Doria

y Mediterráneo, reúne viviendas heterogéneas construidas en distintas épocas, aunque la manzana corresponda al trazado del siglo XVIII. Puede considerarse así mismo una variación respecto al plano original la mayor anchura de la calle Almirante Cervera y los edificios que en ella unen dos calles a nivel del primer piso; estas modificaciones han sido realizadas en los últimos treinta años.

El Ensanche, es un pequeño sector comprendido entre la calle de Ginebra, el Paseo Nacional, el pasaje de la Cadena y la calle Pinzón. Está formado por cuatro manzanas achaflanadas divididas las dos centrales por dos calles o pasajes que constituyen la prolongación de las calles del sector anterior y por otras tres manzanas incompletas que dan al pasaje de la Cadena. Estas manzanas son mucho más anchas que las que corresponden al trazado del siglo XVIII y guardan cierto parecido con las del Ensanche Cerdá. Se trata como veremos de un trazado más tardío.

La uniformidad del plano da lugar a una gran homogeneidad en la forma y tamaño de los solares. Los solares de las primeras viviendas eran originariamente cuadrados de 8'40 por 8'40 m, es decir, de unos 70'65 m², ocupando toda la anchura de la manzana, o sea, de calle a calle. A partir de estas casas primitivas se han ido formando los tipos actuales a través de la siguiente evolución: por división de los solares de 70'56 m² han surgido los solares alargados de 35'28 m² (4'20 por 8'40) que dan a una sola calle, mientras que por reagrupamiento se han formado parcelas grandes que contienen una, dos o como máximo tres parcelas cuadradas de 70'56 m².

Las únicas excepciones a este módulo son las parcelas del sector del Ensanche, las tres manzanas antes citadas y el Paseo Nacional. En estos casos las parcelas son en general de mayores dimensiones.

Un barrio densamente poblado

La Barceloneta es un barrio edificado en altura, resultado de la construcción de tantos pisos como permiten las ordenanzas municipales, que no tienen suficientemente en

cuenta la anchura de las calles, lo cual ha hecho elevar los edificios hasta alturas de 5 y hasta 6 plantas. Esta altura excesiva en relación con la estrechez de las calles dan al barrio un aspecto sombrío, casi cuartelario, no dejando penetrar el sol.

La gran extensión de la superficie marginada, la ausencia de espacios verdes, la estrechez de las calles, la altura de los edificios a los que antes nos hemos referido, explican que el barrio pueda albergar en un espacio tan reducido (24'86 ha. de superficie hábil) una población de cerca de 30.000 personas, dando lugar a la elevadísima densidad media del barrio —1.274'6 hab. por ha. de superficie hábil— una de las más altas de la ciudad. Dentro de la Barceloneta, el barrio de Concordia —con 1.910'47 habitantes por ha.— es el sector más denso de Barcelona, superando ampliamente a otros barrios deteriorados del Casco Antiguo. En esta misma fecha, únicamente en el Distrito V, en Sant Cugat del Rec y en parte del Distrito I, se alcanzaban densidades parecidas a la de Concordia². Igual-

Cuadro 2

DENSIDADES DE POBLACION POR SUPERFICIE TOTAL Y SUPERFICIE HABIL, 1965

Barrios	Superf. total	Superf. hábil	Población de hecho en 1965	Hab/ha. superf. total	Hab/ha. sup. hábil
Varadero	26,40	2,80	4.433	167,9	1.583,2
Concordia	3,80	2,96	5.655	1.448,1	1.910,4
Orientales	4,80	3,48	4.639	966,4	1.333,0
San Miguel	13,00	7,42	8.231	633,1	1.109,3
Gasómetro	23,00	8,20	8.728	379,4	1.064,3
BARCELONETA	71,00	24,86	31.686	446,2	1.274,6

Fuente: Ayuntamiento de Barcelona. Ponencia del Plan de Ordenación urbana: Explotación del Padrón de 1965.

² Los datos demográficos y urbanísticos utilizados proceden de fuentes municipales. Fundamentalmente y cuando no se indica lo contrario: Ayuntamiento de Barcelona, Ponencia de Revisión del Plan de Ordenación Urbana: Investigación sociodemográfica de Barcelona. Explotación del Padrón de 1965.

Cuadro 3

LOS BARRIOS DE DISTRITO CON MAYOR DENSIDAD DE BARCELONA

Barrios de distrito	Hab/ha. superficie hábil 1965 ¹	Hab/ha. superf. hábil 1970 ²
Varadero	1.583,21	1.469,64
Concordia	1.333,04	1.507,43
Orientales	1.333,04	1.132,47
San Miguel	1.109,30	909,56
Gasómetro	1.064,39	939,26
BARCELONETA	1.274,6	1.084,83
DTO. I		
Santa María	1.094,47	827,10
Banco	1.263,84	1.052,11
Merced	1.166,98	973,39
DTO. IV		
Agonizantes	1.342,31	1.083,34
Santa Catalina	1.454,75	1.276,22
Portal Nou	1.646,09	1.234,01
DTO. V		
Padró	1.513,44	1.287,29
Escuelas Pías	1.587,03	1.229,59
San Lázaro	1.524,56	1.292,82
Cárcel	1.075,47	1.007,79
DTO. VIII		
Torrente de la Olla	1.121,19	902,50

Fuentes: Datos calculados a partir de:

¹ Ayuntamiento de Barcelona: Ponencia de Revisión del Plan de Ordenación Urbana, op. citada.

² Ayuntamiento de Barcelona: Censo de 1970. Cuadernos de Tabulación Manual y elaboración personal.

mente frente a los 100 m² por habitante, considerados deseables por muchos organismos oficiales, aparece una cifra de menos de 10 en la Barceloneta como en el Casco Antiguo.

En ningún trabajo demográfico sobre Barcelona se ha destacado la elevada densidad el barrio de la Barceloneta.

La omisión es debida a las características que antes hemos expuesto y que dan lugar a que al utilizarse la superficie total del barrio (71 ha.) descienda notablemente la densidad del conjunto; ésta pasa a menos de la mitad (446'2 hab./ha.) frente a los 1.274'6 anteriormente señalados, con lo cual se sitúa erróneamente entre las más bajas de la ciudad.

La población residente en la Barceloneta presenta estas dos características en comparación con la del conjunto de la ciudad: una cifra algo más elevada de nacidos en Barcelona (53,73 % frente a 48,29 en el conjunto de la ciudad) y un predominio entre los inmigrantes de los nacidos en los sectores costeros de las provincias mediterráneas en porcentajes más elevados que en el conjunto de Barcelona, hecho que puede explicarse en parte por la inmigración de pescadores. Junto a ello debe destacarse que los nacidos en Cataluña representa un porcentaje inferior al que aparece en Barcelona. En cuanto a su edad se trata de una población envejecida con predominio de adultos y ancianos (sólo un 21'2 % de la población tiene menos de 15 años), aunque algo más joven que la media de la ciudad. Posee también uno de los índices de masculinidad más elevados, después de los grandes distritos inmigratorios IX, X, V y XII. Si este último hecho parece reflejar una fuerte inmigración, la importancia de la población vieja y el predominio de nacidos en Barcelona-ciudad nos denota que se trata de un barrio en que la inmigración está perdiendo importancia y del que los jóvenes se marchan, lo que se refleja en la evolución descendente de la población desde 1960. En esto la Barceloneta se asemeja a otros barrios del Casco Antiguo, como por ejemplo Sant Cugat del Rec, aunque en este último el descenso se inició realmente un poco antes, a partir de 1945.

La Barceloneta es, por su estructura socioprofesional, uno de los sectores de la ciudad con más bajo porcentaje de clases altas (alrededor de un 6 %) y elevada proporción de población obrera industrial, comprendida entre el 49'03 de San Miguel y el 62'06 % del Gasómetro. Las actividades terciarias son menos importantes que en el conjunto de

la ciudad, a excepción del barrio de San Miguel en que ocupan un 38'71 % de la población activa. Dentro del barrio se observa una acusada diferencia con los sectores más deteriorados (Orientales y Gasómetro), donde en comparación con el resto de barrios de distrito se da un mayor predominio de población inmigrada y de población obrera industrial³.

Parte de la población activa del barrio sigue ocupada, todavía hoy, a actividades relacionadas con el puerto: el 26'7 % de los obreros portuarios y el 57'4 % de los pescadores del puerto de Barcelona residen en la Barceloneta, realizando éstos, en gran parte, una explotación pesquera de tipo familiar. Ambos hechos confieren a la población de este barrio una personalidad propia dentro del conjunto de la ciudad.

El problema de la vivienda

En un barrio tan densamente poblado es imprescindible abordar el tema de la vivienda. Esta viene condicionada en cuanto a sus dimensiones, forma y distribución por el tamaño de los solares, lo cual le da una gran uniformidad. Exceptuando el Ensanche y los bloques citados anteriormente, predomina en la Barceloneta un tipo de viviendas que sus propios habitantes conocen con el nombre de *quart de casa*, cuyas dimensiones oscilan alrededor de 35 m². Esto no es más que el resultado de las subdivisiones de una vivienda del siglo XVIII, la cual inicialmente constaba de planta baja y un piso y poseía por consiguiente 141'12 m² (70'56 + 70'56 m²). Más tarde se separó la planta del piso, formándose así una vivienda llamada *mitja casa* —media casa— y posteriormente cada una de las dos medias casas se dividió de nuevo surgiendo el citado *quart*

³ Esta clasificación de la población activa y los datos utilizados proceden de la obra antes citada: AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, Ponencia de Revisión del Plan de Ordenación Urbana, en la que se establecen cuatro categorías socioprofesionales. I, clase altas; II, secundario: industria y transporte; III, terciario o servicios; IV, diversos.

de casa o sea la cuarta parte de la vivienda inicial del siglo XVIII.

Actualmente, aunque el solar donde se encuentra la vivienda tenga unas dimensiones distintas a las de la parcela cuadrada inicial sus características derivan, en último término, de ese tipo de vivienda. Un edificio en la calle del Mar 119-121 puede servirnos como ejemplo de la evolución sufrida. El solar de este edificio, como indica su numeración, está formado por el reagrupamiento de dos parcelas del siglo XVIII de 70,56 m², lo que le da una superficie de 141'12 m. Este edificio cuenta con cuatro viviendas por rellano con lo cual cada vivienda posee 35'28 m²—sin contar con el hueco ocupado por la escalera— lo que corresponde al tamaño de un *quart de casa*. En cuanto a su distribución interior, estas casas se componen de muy pocas habitaciones: una pieza suele servir a la vez de cocina-comedor y de recibidor, siendo la cocina tan sólo un fogón adosado a la pared; a esta pieza se abren las puertas que dan a las otras de la casa: una habitación pequeña, una sala-alcoba, y un water de reducidísimas dimensiones—entre 1 y 2 m²— sin ventilación, o con una pequeña abertura a la escalera o a la calle; la carencia de patios interiores obliga a tender la ropa en las ventanas y en los balcones que dan a la calle. Todos estos rasgos aparecen reflejados en datos municipales que indican que en la Barceloneta únicamente un 5 % de las viviendas poseían en 1965 todos los servicios (agua-gas-electricidad; retrete aseó, calefacción) y sólo un 28 % cuarto de baño o aseó⁴.

La pequeñez de las viviendas da lugar a que en el barrio exista un elevado número de ellas y que por consiguiente ni la relación entre familias y viviendas, ni el número de personas por vivienda resulte excesivamente alto, al contrario de lo que ocurre en otros sectores de la ciudad. El número de familias por vivienda oscila en la Barceloneta entre 1'01 en Concordia y 1'04 en Gasómetro, mientras que en el Distrito V alcanzaba 1'13; en Sant Cugat del Rec

y el barrio de Agonizants 1'14, y en el Distrito I, Junqueras 1'21 y Banco 1'23.

El número de personas que habitan en cada vivienda, más significativo que el anterior en cuanto a poner de relieve el hacinamiento existente, es ya más próximo a los límites de otros barrios deteriorados: la media de la Barceloneta es 4'04 y la densidad máxima por vivienda la arroja Varadero con 4'29 y Gasómetro con 4'27. Para que pueda compararse señalaremos que en el mismo año tenía 4'35 personas por vivienda el Distrito V, Sant Cugat del Rec 4'12 en la Boria, alcanzándose la cifra más alta de la ciudad en el Distrito I, con 5,46 personas por vivienda en el barrio del Banco. No obstante, teniendo en cuenta el tamaño medio de la vivienda, la cifra de 4'04 personas por vivienda que se da en la Barceloneta resulta alarmantemente elevada, ya que supone que en la mayoría de las viviendas del barrio cada individuo dispone de menos de 8,7 m².

El problema de los realquilados que muchas veces no reflejan las estadísticas, agudiza más aún el hacinamiento. Pudimos comprobar cómo en muchas viviendas de la calle que encuestamos vivían de cinco a seis personas, muchas veces los padres con algún hijo casado y los nietos, e incluso que en alguna vivienda llegaban a vivir ocho personas en un *quart de casa*.

Una triste anécdota subraya lo que acabamos de decir. En una entrevista con el director de una de las escuelas del barrio, éste nos afirmó que muchos de los alumnos preferían ir a la escuela a estudiar una tarde de sábado o quedarse alguna hora más en el colegio como castigo, porque al menos allí podían estudiar, mientras que en casa no tenían sitio para hacerlo.

Hasta hace algunos años la mayoría de los pisos estaban en régimen de arriendo, aunque hoy, muchos inquilinos han pasado a ser dueños de sus propias viviendas. Quizás a este hecho se deba el que este barrio sea uno de los sectores de la ciudad con un relativamente elevado porcentaje de viviendas en propiedad, el cual, incrementado posiblemente por el paso por herencia de la vivienda

* AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Población y Vivienda*. Barcelona 1965.

tradicional, asciende según datos municipales alrededor de un 30 por ciento.

El nivel de los alquileres oscila según la superficie de la vivienda y la fecha de inicio del arrendamiento. Para los pisos tipo *quart de casa*, muy característicos en el barrio, en líneas generales la situación es la siguiente: los pisos arrendados antes de la guerra civil suelen pagar alrededor de 250 pesetas, mientras que los que se arriendan actualmente oscilan entre las 1.500 y las 2.000 pesetas, pidiendo incluso un traspaso⁵. En conjunto, casi la mayoría —un 80 %— de las viviendas tienen un alquiler de hasta 500 pesetas al mes y muy pocas —5 %— están por encima de las 1.000 pesetas. Los precios de venta oscilan entre unas 20.000 pesetas para un *quart de casa* antiguo y 1.000.000 para los pisos de reciente construcción, con una superficie de 70 m².

Si tenemos en cuenta que la mayoría de pisos son antiguos y no cuenta con las condiciones sanitarias mínimas que ofrecen incluso los pisos nuevos de más bajo *standing* que se construyen en los barrios periféricos, cabe preguntarse por qué la gente prefiere estas viviendas a otras de alquiler semejante pero de nueva construcción. Las razones son variadas. A pesar de todo, los alquileres son relativamente baratos. Por otra parte algunos prefieren vivir en la Barceloneta por razones laborales; los pescadores, los portuarios, los empleados de los Talleres Nuevo Vulcano tienen en ella su centro de trabajo mientras que otros, transportistas, empleados de la RENFE, lo encuentran cerca de la estación, inmediata al barrio. Para muchos jóvenes que se sienten muy vinculados al barrio y a su vida social y trabajan intensamente a través de diversas asociaciones para resolver los problemas del mismo, marchar de la Barceloneta supone una desvinculación inevitable que difícil-

mente aceptan. Prefieren las inferiores condiciones de un piso antiguo, que tener que iniciar la integración en otro barrio. El espíritu y la cohesión de barrio parece persistir en la Barceloneta todavía hoy con bastante fuerza.

Por último la proximidad al centro urbano es otro factor a tener en cuenta ya que se economiza gasto de transporte. La Barceloneta a pesar de su aislamiento, se encuentra, caminando a pie, a 15 minutos de la Plaza Cataluña y cuenta muy cerca de ella con un sector muy bien servido por los transportes urbanos de superficie y subterráneos.

Un sector de hábitat subintegrado

Antes hemos hablado del aspecto triste y cuartelario que ofrecen algunos sectores del barrio con sus calles sucias, estrechas, sin árboles ni espacios verdes, con sus edificios altos que impiden el paso del sol. La ropa tendida, los niños jugando en la calle porque no tienen donde hacerlo, muchas calzadas sin pavimentar y gran número de calles mal iluminadas son otros tantos aspectos del barrio. Hemos observado que sólo están bien iluminadas y asfaltadas aquellas calles que son de paso de vehículos. A esta descripción hemos de añadir la deterioración de muchos edificios, tanto exterior como interiormente. Exteriormente algunos sectores situados junto a la calle Almirante Cervera conservan todavía los destrozos de la metralla de los bombardeos que afectaron el barrio durante la guerra civil. Ciertos sectores, especialmente los comprendidos entre las calles Baluarte, Almirante Cervera y la playa, presentan rasgos de deterioración: revoque de las paredes a medio caer, ventanas rotas o sin persianas, grietas, etc... Otro hecho que contribuye a crear una impresión de deterioración interna son las escaleras de los edificios de viviendas; en su mayoría son estrechas y oscuras, con barandillas y escalones rotos, sucias. Todo ello opone los sectores deteriorados con los sectores de un mayor nivel, como algunos edificios de reciente construcción, o con

⁵ Un anuncio aparecido en la sección de Alquileres del periódico *La Vanguardia* el día 4 de julio de 1971 anunciaba: «Piso en la Barceloneta, 2 habitaciones, 1.500 ptas. alquiler *más muebles*». El día 29 de agosto del mismo año: «Piso en la Barceloneta, 2 habitaciones, comedor-cocina, water y balcón, 2.000 ptas. alquiler y *venta muebles*». El término *más muebles* encubre la ilegalidad del traspaso.

otros del Paseo Nacional que tienen incluso ascensor, aunque no sean en ningún caso edificios de gran categoría.

En la Barceloneta existe, pues, una verdadera saturación urbana que ha conducido aquí a la saturación que describen Beaujeu-Garnier y Chabot: «al sacrificio de la menor parcela de espacio verde, a la acumulación de familias en verdaderas madrigueras de conejos: se reduce la dimensión de las habitaciones, la altura de los techos, la anchura de los pasillos, la amplitud de las escaleras»⁶. Las cifras antes señaladas en cuanto a densidad de población, deterioro y hacinamiento de la vivienda, proceso de degradación, nos caracterizan al barrio como un verdadero sector central deteriorado, o *slum*, parecido a otros del casco antiguo de la ciudad, formando parte con las áreas de hábitat marginal de la periferia, de lo que en un concepto más amplio se entiende actualmente por *hábitat subintegrado*⁷.

A pesar de ello, hemos de tener en cuenta que aquellos problemas sociales que caracterizan en muchos casos a las áreas deterioradas urbanísticamente (prostitución, delincuencia juvenil, desorganización familiar) se dan con poca frecuencia y con mucha menor importancia en la Barceloneta que en otras áreas de tugurios de la ciudad (distrito V, parte del distrito I) o en algunos barrios nuevos, hecho que coincide, por otra parte, con lo señalado por algunos sociólogos⁸ con referencia a barrios deteriorados de ciudades norteamericanas.

También hemos de señalar que en la Barceloneta se mantiene la conciencia de barrio en un grado bastante ele-

vado, e incluso encontramos un cierto individualismo respecto a la ciudad (Barcelona es para muchos habitantes de la Barceloneta una entidad distinta al barrio) fenómenos que se acentúan por la marginación física del barrio respecto a la ciudad. Una verdadera valoración de esta conciencia requeriría un estudio sociológico profundo.

⁶ BEAUJEU - GARNIER, CHABOT, C., *Tratado de Geografía Urbana*, Barcelona 1970, pág. 339.

⁷ Sobre estos conceptos puede verse BORJA, J.: *El hábitat subintegrado de Barcelona en La Gran Barcelona*, Madrid 1972, Alberto Corazón, pág. 62; y SOLA MORALES y colaboradores: *Notas sobre la marginalidad urbanística*, en «Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo», n.º 86 nov-dic. 1971, pág. 85 a 90.

⁸ Algunos sociólogos norteamericanos, entre ellos H. GANS, en su obra *The Urban Villagers*, Nueva York 1962, han puesto de relieve que la deterioración física de un barrio no implica necesariamente su degradación social. Sobre este punto véase también GIST-FAVA, *Sociedad Urbana*, Barcelona 1968, pág. 235 y siguientes.

LA CREACION DEL BARRIO EN EL SIGLO XVIII

Las características morfológicas y sociales que presenta la Barceloneta en la actualidad no nos son comprensibles sin un intento de análisis histórico que nos permita conocer el origen y las transformaciones del barrio a lo largo de sus dos siglos de existencia. Trataremos ahora de exponer las etapas de la formación del barrio.

Las transformaciones urbanas de Barcelona en la primera mitad del siglo XVIII

La Barceloneta, uno de los mejores ejemplos de urbanismo barroco español, surge en 1753 y representa, junto con la construcción de la Ciudadela, una de las primeras transformaciones que sufre el espacio urbano barcelonés en la primera mitad del siglo XVIII, como consecuencia de una nueva estructura política y de una determinada coyuntura económica. Transformaciones urbanas que se prolongarán a lo largo del siglo, siguiendo la evolución económica y demográfica de signo alcista, y a ellas se sumarán, especialmente en el último tercio, como ha señalado R. Grau¹, otras nuevas —crecimiento vertical y fraccionamiento de las viviendas— que conducirá a la densificación del espacio interior de la ciudad amurallada.

No obstante es en la construcción de la Barceloneta donde se expresarán espacialmente, de modo más claro las características del nuevo orden político y económico, tal

¹ GRAU, R., Las Transformaciones Urbanas de Barcelona en los orígenes de la era industrial (último tercio del siglo XVIII) «Estudios Geográficos», febrero 1970, pág. 158.

como ocurre en otras realizaciones urbanísticas de la Europa barroca de los siglos XVII y XVIII. Munford ha puesto de relieve cómo las nuevas formas estéticas que influyen inicialmente en el planeamiento de las ciudades «estaban basadas, en todos sus aspectos, en profundas transformaciones políticas y económicas».

En la base de las transformaciones políticas se halla un cambio dinástico con las implicaciones que esto supuso en todos los órdenes, acentuadas en Cataluña por el hecho de haberse realizado tras la Guerra de Sucesión. La nueva dinastía introdujo en el país una nueva organización política de tipo centralista parecida a la de las monarquías absolutas imperantes en la Europa de aquellos momentos. Las medidas adoptadas tendieron a dotar a toda la nación de una uniformidad política y administrativa, haciendo desaparecer las diferencias entre los antiguos reinos que constituían la España gobernada por los Austrias. En Cataluña, esta uniformización se realizó en 1716 por Decreto de Nueva Planta. La administración regional también se uniformó estableciéndose divisiones en reinos administrados por un Capitán General y una Audiencia².

Dentro de la ciudad de Barcelona se produjo, como consecuencia del Decreto de Nueva Planta, un importante cambio en la estructura del poder. Se abolió el Concell de Cent u órgano tradicional del gobierno ciudadano, sustituyéndose por el Ayuntamiento³. Aunque más tarde (1718) Felipe V concedió una Carta Municipal y paulatinamente se recuperaron la mayor parte de los derechos de recaudación de impuestos de consumo y administración de rentas, en conjunto las atribuciones de los organsimos municipales quedaron muy limitadas. En contrapartida se acentuaba el peso decisorio y ejecutivo de la monarquía a través de su representante el Capitán General. De los dos poderes en pugna desde la Edad Media: la Corona y el Muni-

cipio, en la Barcelona de la primera mitad del siglo XVIII se asiste a la consolidación del primero.

El papel desempeñado por la ciudad de Barcelona durante la Guerra de Sucesión a favor del Archiduque Carlos dio lugar a que el centralismo se dejara sentir de un modo más pesado. La destrucción del barrio de la Ribera —cuyos habitantes habían participado activamente en la defensa de la ciudad durante el asedio borbónico— para construir la Ciudadela debe entenderse en parte, como la necesidad de convertir la ciudad en una plaza fuerte y bien fortificada frente a cualquier ataque exterior, y, en parte, como un instrumento de represión y vigilancia para evitar y controlar cualquier disturbio interno que pudiera producirse.

Las circunstancias políticas antes enumeradas no bastan por sí solas para explicar la creación de la Barceloneta. Prueba de ello es el fracaso del primer proyecto de construcción del barrio propuesto por el Capitán General Marqués de Castel Rodrigo en 1718, puesto que respondía únicamente a un fin político: dar alojamiento a habitantes del barrio de la Ribera, destruido entre 1715 y 1718. Por otra parte tampoco se creó en 1753 la Barceloneta como continuación de este proyecto de proporcionar viviendas a dichas gentes porque, como señala P. Vilar «la amputación material de Barcelona en el período 1715-1718, debía corresponder a una disminución paralela del número de barceloneses»⁴. Esta disminución de los efectivos humanos se debió a la Guerra de Sucesión, por lo cual es razonable pensar que al menos durante las tres o cuatro primeras décadas que siguieron a la demolición del barrio no existiera una necesidad imperiosa de nuevas viviendas y, que si ésta hubiese existido hubiera sido imposible retrasar el proyecto durante cerca de cuarenta años. Lo que parece cierto es que los habitantes del barrio de la Ribera fueron acomodándose en distintos sectores dentro de la ciudad, unos en el barrio de Santa María, y otros, dueños de casas

² VICENS VIVES, J.: *Historia económica de España*, Barcelona 1967, pág. 433 y siguientes.

³ La obra de MERCADER RIBA, J.: *Felipe V y Cataluña*, Barcelona 1967, ofrece un amplio análisis sobre el Decreto de Nueva Planta y las repercusiones de la organización administrativa y municipal del Principado.

⁴ VILAR, P.: *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, Barcelona 1964, Vol. II, El Medi Historic, pág. 424.

de mayor extensión, en las huertas de San Pablo donde, según parece, se les concedieron terrenos⁵.

Son, en cambio, una serie de hechos económicos y sus repercusiones sociales —auge demográfico, coyuntura comercial favorable— los que explican necesidades de crear un nuevo barrio: P. Vilar ha indicado que la coyuntura comercial y la coyuntura demográfica se manifiestan con un impulso común que él sitúa entre 1748 y 1753⁶.

La reactivación del tráfico comercial, se produce a mediados de siglo, tras el fin de la guerra con Inglaterra en 1748. Las exportaciones de determinados productos hacia América, que se realizarán a pesar del monopolio de Cádiz, primero, ilegalmente y más tarde autorizadas —aunque con ciertas limitaciones— por la Real Compañía de Barcelona creada en 1756, junto con las importaciones de grano que conocen una buena coyuntura debido a la sequía que entre 1748 y 1753 se produce en la comarca cerealista de Urgell, constituirán en estos momentos la fuente de enriquecimiento para la generación burguesa que se está gestando. Esta nueva generación, según J. Vicens Vives está «compuesta de grandes comerciantes enriquecidos por los beneficios del comercio internacional y por algún fabricante de la incipiente industria de indianas, cuya expresión fue la Real Compañía de Barcelona (1756) y el Cuerpo de Comerciantes establecido en 1758»⁷. Naturalmente la reac-

⁵ GUITERT DE CUBAS, A.: *Barceloneta*, Barcelona 1921 y CARRERA PUJAL: *La Barcelona del siglo XVIII*, Barcelona 1951, vol. I pág. 248. Este autor cita un fragmento de la obra de SANPERE y MIQUEL, S.: *Los terrenos de la Ciudadela*, pág. 78, en la que alude al fracaso de la creación de un nuevo barrio en 1718, puesto que los interesados en ello habían encontrado acomodo conveniente en otros sectores de la ciudad.

⁶ VILAR, P.: Op. cit. vol. IV, *La formación del capital comercial*, pág. 81, «Comparemos, en último caso, algunos datos en que coyuntura comercial y coyuntura demográfica barcelonesa se revelan en un mismo impulso: 1748 petición de autorización de la primera compañía catalana para el comercio de las Indias; 1749 sin esperar la constitución de la compañía, salida del primer viaje importante vía Cádiz, fletado por un grupo de grandes comerciantes barceloneses para el tráfico con América; 1753, primera piedra de la Barceloneta...»

⁷ VICENS VIVES, J.: op. cit., pág. 453 y ss. Cf. con el análisis más detallado de este autor sobre la formación de la estructura burguesa catalana, en *Coyuntura económica y reformismo burgués*, «Estudios de Historia Moderna», IV, Barcelona 1954, págs. 351-391,

tivación de la actividad portuaria coincide con un gran interés estatal y de la nueva clase mercantil por mejorar las instalaciones del puerto. Si bien existía un proyecto realizado por P. Verboom en 1721 y aprobado por Felipe V en 1731, es entre 1740 y 1750 cuando se da un gran paso en las obras de mejora y ampliación del puerto. En 1742 se crea la Junta de Obras del Puerto, al año siguiente comienzan las obras para prolongar el muelle hacia levante; poco después se construye un espigón hacia poniente y en 1751 se da principio a la reparación y construcción del andén bajo el muelle.

Es lógico pensar que el trozo de arenal comprendido entre el puerto, la Ciudadela y el Rec Condal donde estaban instaladas las barracas de los pescadores y otras gentes de mar, sirviera como almacén de utensilios, mercancías o centros de servicios en relación con la actividad portuaria. Tanto más cuanto que al estar el puerto fuera del recinto amurallado quedaba aislado de la ciudad.

Por otra parte, por estos años se evidenció en la ciudad la necesidad de nuevos alojamientos debido al aumento de la población. Efectivamente, Barcelona casi duplica su población entre 1718 y 1758. Este incremento demográfico, producido en parte por la inmigración, motivó la utilización como viviendas de las barracas de mar del arenal y la construcción de otras sin la debida autorización. Los documentos de la época apoyan las afirmaciones anteriores. En todos ellos hay alusiones al aumento de la población global de Barcelona y a la necesidad de ordenar este sector que contaba con numerosos habitantes pero sin ninguna organización. La *Gaceta de Barcelona* del 12 de mayo de 1753 nos enumera los fines que impulsaron la construcción de la Barceloneta «para desahogo de la ciudad cuyo pueblo se aumenta visiblemente cada día. Para hermosura del puerto. Para conveniencia de su crecido número de habitantes. Para evitar inminentes riesgos a los que siempre estaban expuestos en barracas de madera y otras materias combustibles, y para contener los desórdenes que ocasionaba su confusión»⁸.

⁸ «Gaceta de Barcelona», sábado 12 de mayo de 1753.

Por su parte De Labarre y Beltrán, capitán del ejército y autor de una descripción en verso de las fiestas que se celebraron con motivo de la consagración de la iglesia de la Barceloneta seguirá la relación «...para quitar el feo borrón a la vista del Puerto y facilitar a los Pescadores, calafates y matriculados la mayor comodidad...» y añade que «consiguiendo aún al mismo tiempo indemnizar a los vecinos del antiguo barrio de la Ribera...»⁹. Vemos que en este documento se menciona como finalidad secundaria de la construcción del barrio la indemnización de aquellos que habitaron el barrio de la Ribera.

Tampoco era ésta la intención inicial del Marqués de la Mina como lo demuestra el hecho de que solamente diez meses después del inicio de su proyecto en diciembre de 1753, se publicara un decreto ratificando el de 1718, por el cual los habitantes del barrio de Ribera que no tuviesen todavía alojamiento tenían derecho a obtenerlo en el barrio de la Barceloneta.

En resumen podemos decir siguiendo a P. Vilar que «los progresos de la ciudad traduciendo los de la economía y del poblamiento en el conjunto del Principado, no habían de esperar el reinado de Carlos III para manifestarse. Desde 1753, la decisión de edificar finalmente la Barceloneta correspondía a un hormigueo espontáneo de la población flotante que invadía las playas de pobres barracas»¹⁰.

El primer proyecto de construcción de un nuevo barrio (1715-1718)

La construcción de la Barceloneta tuvo un precedente inmediato en el proyecto del Capitán General Marqués de Castel Rodrigo. La finalidad de esta realización respondía al deseo de paliar los efectos de la destrucción del barrio de la Ribera concediendo a sus moradores alojamiento en

el nuevo barrio, el cual debía estar situado en el mismo lugar donde más tarde se construyó la Barceloneta.

El proyecto se inició en 1715 encargándose de su realización el general de ingenieros Prosper Verboom, autor de la Ciudadela y se ratificó por una Real Orden en 1718. Conocemos algunas características del proyecto por el Banco de Castel Rodrigo de 3 de octubre de 1718, pero desconocemos todo lo referente al plano¹¹. Tan sólo sabemos que las casas uniformes en longitud, anchura y elevación estarían construidas a doble hilera las grandes y una las pequeñas. Las casas pequeñas de primera clase construidas cara al mar y cara al Rec Condal debían tener una superficie de 40 palmos de largo por 25 de ancho. Las grandes o de segunda clase, para gentes más acomodadas, eran de mayores dimensiones (42 palmos de largo por 32 de ancho, con una altura de 38 palmos) y tenían un patio interior, del que carecían las de primera clase. Tanto unas como otras debían tener cimientos a cal y canto y construirse en ladrillo. Junto a las casas se pensaba construir una capilla.

En el citado bando se especificaba también quiénes debían ocupar el nuevo barrio. Con preferencia debían ser los antiguos habitantes del barrio de la Ribera que se dedicaban a actividades marinerías o en relación con el puerto. También tenían derecho a vivienda los restantes dueños de las casas demolidas. Por último el terreno que no se repartiera se daría a cualquier persona que quisiera construir casas para alquilarlas.

Las viviendas habitadas bajo régimen de arriendo en puro libre y franco alodío, estarían exentas y francas del Real Catastro, y el nuevo barrio, a pesar de ser un arrabal —fuera de las murallas— estaría considerado como construido dentro de ellas por lo que sus habitantes debían pagar los impuestos y aduanas como lo hacían dentro de la ciudad.

Este proyecto no llegó a realizarse. Sebastián Coll opi-

⁹ DE LABARRE Y BELTRAN, N.: *Descripción métrica de las plausibles fiestas...*, Barcelona, Imprenta de M.^a Teresa Ibarra, 1755, B. C., Folleto Bonsom 7110, folio A₂.

¹⁰ VILAR, P., op. cit., vol. III, pág. 60.

¹¹ Resumimos el bando a partir de la reproducción que hace de él GUITERT DE CUBAS, op. cit.

naba en 1755 al hablar de la construcción definitiva de la Barceloneta, que el proyecto de Castel Rodrigo había quedado paralizado a causa de la guerra con Navarra. Aparte de este hecho, que naturalmente pudo influir, ya que el proyecto se financiaba con fondos de la Corona, creemos que existieron otros que antes hemos señalado. La pérdida de habitantes que sufre la ciudad a causa de la guerra y el asedio dio lugar a que no se presentase gravemente el problema del alojamiento. A ello debe añadirse quizás la falta de interés en el proyecto de las clases más acomodadas que ya habían recibido terrenos para la construcción de sus nuevas viviendas¹².

Además de estas razones, un párrafo del bando de Castel Rodrigo resulta muy significativo ya que pudo ser interpretado por los interesados como un medio de posible represión. En efecto, se daba a los peticionarios de nueva vivienda un plazo de veinte días para presentar un informe detallado acerca de su oficio, tipo de casa que poseían y para qué fin querían el nuevo edificio. Si tenemos en cuenta que los habitantes del barrio de la Ribera se habían distinguido en la lucha contra Felipe V en los últimos momentos del asedio de Barcelona y que el ambiente que se respiraba entre los barceloneses en los primeros años del régimen borbónico era más de temor, represión y derrota que de tranquilidad, se comprenderá fácilmente que fueran pocos los dispuestos a facilitar a la propia Capitanía General sus datos personales.

Creación de la Barceloneta en 1753

Como hemos visto antes, hacia la cuarta década del siglo se evidencia la necesidad de construir un nuevo barrio. El propio Capitán General, Marqués de la Mina, pensó en 1749 en dar una solución a este problema y encargó la

realización del proyecto del nuevo barrio a un ingenio militar cuya identificación es algo confusa. Los documentos de la época que hemos utilizado no son excesivamente claros a este respecto. Mientras Sebastiá Coll atribuye el proyecto al «Comandante General del Cuerpo de Ingenieros D. Juan Martín Cermeño», De Labarre afirma que «se tomaron las ideas del comandante general de los ingenieros Don Juan Cermeño y que el Ingeniero en Jefe Don Pedro Cermeño formó el hermoso y acomodado plano...»¹³. Por su parte en la ya citada *Gaceta de Barcelona* podemos leer que el proyecto se realizó «...tomando ideas del comandante general de Ingenieros Don Juan Cermeño que formó el plano...» En las obras publicadas ya en nuestro siglo sigue la confusión; así Carreras Candi habla tan sólo del ejecutor y director del proyecto Francisco Paredes¹⁴. Por nuestra parte, creemos que el testimonio de Sebastiá Coll, cuya descripción de la construcción del nuevo barrio parece mucho más documentada que la de sus contemporáneos De Labarre o de la *Gaceta*, es el único digno de confianza y que Juan Martín Cermeño fue el autor del proyecto de la Barceloneta.

Al desconocer las ideas urbanísticas y la formación de Martín Cermeño, es difícil precisar hasta qué punto sus ideas fueron originales o si fue influido por otros proyectos en la realización del trazado del nuevo arrabal marítimo. Lo único que sabemos con certeza es que él fue tan solo el autor del proyecto, mientras que las obras fueron dirigidas y ejecutadas por el ingeniero de segunda, Francisco Paredes. Arquitectos y escultores barceloneses tomaron parte activa en la ejecución del templo. Damián Rivas ayudó en su construcción y el escultor Pedro Costa realizó las imágenes de Santa María de Cervelló, de San Pedro González Telmo y de San Miguel, que figuraron en la fachada hasta hace algunos años.

¹² Cf. con CARRERA PUJAL, *Barcelona del siglo XVIII*, vol. I, pág. 248, en que alude a la suspensión del edicto de 3 de octubre de 1718 por una Real Orden, debido a una impugnación del Intendente,

¹³ SEBASTIÁ COLL: *Breve noticia de la fábrica y construcción del nuevo barrio de la playa de la Barceloneta*, Barcelona 1755.

¹⁴ CARRERAS CANDI, F.: *La ciudad de Barcelona*, Barcelona s. a., página 800,

El nuevo barrio estaba situado fuera del recinto amurallado de la ciudad, en el arenal comprendido entre el Puerto, la puerta del Mar, la Ciudadela y el Rec Condal. Es importante señalar que los terrenos sobre los que se iba a asentar no existían un siglo y medio antes. Debido a la sedimentación de arenas arrastradas por corrientes marinas procedentes del Norte y contenidas por el espigón del muelle se fue formando una lengua de tierra alrededor del islote de Mayans, que existía donde actualmente se encuentran las instalaciones de la estación de Francia. Estas arenas perjudicaban al puerto cegándolo periódicamente, hasta tal punto que en 1743 se cerró totalmente la boca del Puerto por un banco de arena de 30 ó 50 toesas de anchura y de 4 a 5 pies de altura sobre el nivel del mar, e incluso se pudo pasar a pie desde el dique hasta la playa de San Beltrán. La construcción de un dique a fines del siglo XVII para evitar este problema y la prolongación del muelle hacia levante en 1743 contribuyeron a que las arenas que antes entraban en el puerto, se acumulasen en la playa de la Barceloneta, ampliándola paulatinamente hasta su situación actual. En el momento de construir la Barceloneta, estos terrenos habían pasado a ser propiedad de la Corona, no sólo por su proximidad a la Ciudadela, sino también porque el derecho de conquista había hecho caducar los derechos anteriores existentes sobre ellos. No obstante, la parroquia de Santa María del Mar intentó reivindicar, sin éxito, un privilegio medieval, según el cual se le cedía todo el terreno desde la iglesia hasta el mar.

Al no conocer los planos originales del proyecto de Martín Cermeno, no sabemos con exactitud los detalles del mismo y si lo que se realizó y reflejan los planos de fines del siglo XVIII correspondía al trazado original¹⁵.

El primer documento gráfico que poseemos del barrio de la Barceloneta aparece en un plano de 1782, conservado en el Archivo Histórico del Ejército. En él se observa el

trazado de tipo ortogonal con calles cruzadas en ángulo recto y caracterizado por la repetición de un mismo elemento: la manzana larga y estrecha en la proporción de 1 a 10, paralela al puerto. Rompían la monotonía, destacando del conjunto varias grandes manzanas ocupadas por edificios públicos y dos amplias plazas. Una abierta delante de la iglesia y con entrada desde el puerto, presentaba forma alargada y tenía cuarenta y cuatro varas de ancho y cuarenta y nueve de largo; la otra, detrás del templo, era de mayor superficie, unas 80 varas castellanas en cuadro. Ambas plazas estaban limitadas en dos de sus lados por manzanas giradas 90° respecto a las otras. Se reservaba también espacio en el barrio para dos grandes cuarteles.

El barrio debía constituir un cuadrado perfecto, constando de 15 calles de 8 varas de anchura, paralelas al puerto, y de otras 3 transversales a él, algo más anchas —9 varas— a las que se añadían las dos calles situadas a espaldas de las manzanas que forman la plaza de la Iglesia con una anchura de 10 varas. En muchas obras que hablan de este proyecto aparece un error de interpretación en cuanto al número de calles transversales que tenía el proyecto de la Barceloneta. Así, algunas hablan de 9 calles transversales, confundiendo la cifra de anchura de las calles —9 varas— por el número de ellas. El error proviene de la descripción de Sebastia Coll algo confusa en este punto. La de De Labarre sin embargo lo puntualiza con exactitud: «...estas (calles longitudinales) están cortadas por 3 calles de travesía anchas, de 9 varas, y otras 2 calles de a 10 a espaldas de las casas que forman la plaza de la iglesia que ocupa el centro»¹⁶. Tomando como base esta descripción y en el caso de que el barrio formara un cuadrado de aproximadamente 10 ha., correspondería, posible-

¹⁶ DE LABARRE, op. cit. La confusión proviene posiblemente de la interpretación que PONZ hace del texto de Sebastia Coll y más tarde tomó Madoz, incurriendo ambos en la contradicción de afirmar que era un cuadrado perfecto formado por 15 calles cruzadas por 9 de ocho varas. Cf. PONZ, A.: *Viaje de España*, tomo XIV, Carta primera, Madrid 1788, pág. 39; y MADOZ, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Madrid 1846, tomo IV, pág. 546.

¹⁵ Actualmente estamos realizando una exploración en el Archivo de la Corona de Aragón y Archivo de Simancas para poder llegar al conocimiento de la documentación original del proyecto.

mente, a la parte de la Barceloneta limitada actualmente por el Paseo Nacional, la calle de Ginebra, Giner y Par-tagás y San Carlos. Los límites no pueden ser fijados con exactitud al no poseer el plano original.

La uniformidad del plano se repetía en la uniformidad de los solares y de las casas. Las manzanas se dividían en parcelas cuadradas de 10 varas de lado (8,4 m. aprox.) en cada una de las cuales se debía edificar una casa unifamiliar compuesta de planta y un solo piso, con una altura total de siete varas. No disponían de patio interior, ya que se abrían a dos calles.

El aspecto exterior era igual para todas: cada una tenía tres aberturas, en la planta una puerta y dos ventanas, el balcón central y una ventana a cada lado, en el piso. Se remataba con frontón y cornisa, cubriéndose el edificio con tejas. Debían decorarse pintándose al fresco y con una pequeña voluta encima de puerta y ventanas.

Las viviendas debían ser propiedad de cada familia puesto que hemos podido ver reproducido el facsímil de una concesión de terrenos de una vivienda que estaba situada en la calle de San Miguel n.º 35, expedido en junio de 1761 a favor de Manuel Antúnez constructor de navíos¹⁷.

Para iniciar la construcción se tuvieron que salvar dos obstáculos. Uno derivado de las características del terreno en el que se encontraban montículos de arena bastante altos, que tuvieron que ser explanados. Otro fue de tipo social: la negativa de los dueños y de los habitantes a derribar las barracas de madera; este último obstáculo no debió ser de todas formas excesivamente fuerte, puesto que en poco tiempo varios comerciantes como D. Ventura Milans y el recaudador de impuestos, iniciaron la demolición de las barracas que poseían.

El 3 de febrero de 1753 se puso la primera piedra del nuevo barrio y treinta meses después estaban construidas ocho calles, la plaza de la iglesia y terminada ésta. El ritmo de construcción fue muy rápido, de modo que a prin-

cipios de 1757 habían 244 casas concluidas o empezadas; al año siguiente el barrio tenía 266 casas concluidas y 21 empezadas y al terminar la década —en 1759— con 329 casas y 1.570 habitantes, respondía perfectamente al plano inicial tal como antes lo hemos delimitado. Poco sabemos sobre la identidad de los primeros pobladores; las dos únicas alusiones a ellos hablan de obreros de los ramos de la construcción que se ocupaban en la edificación del Palacio de la Lonja y Aduana, y de un constructor de navíos.

El nuevo barrio siguió creciendo y ya en 1782 contaba con una cuarta fila de casas según muestra el plano conservado en el Archivo Histórico del Ejército. Durante estos treinta años se fueron construyendo nuevos edificios que reflejaban el carácter y función militar, marinera e industrial que iban a singularizar el barrio hasta bien entrado el siglo xx. En efecto, entre 1764 y 1779 se construyeron los dos cuarteles que estaban proyectados, uno, el de Infantería, en el solar que actualmente ocupa el grupo de viviendas Almirante Cervera y el otro, de Caballería, junto a la plaza de los Boteros —hoy plaza del Mercado—. También de esta misma época datan varios edificios destinados a depósitos y almacenes, entre ellos un depósito de sal y otro de vino con vivienda para los vendedores¹⁸. Todas estas edificaciones eran en su aspecto exterior igual a las casas destinadas a viviendas.

Al mismo tiempo la actividad portuaria era cada vez más importante, por lo que muchos Gremios del Mar —entre ellos los de Cargadores y el de Pescadores, creados por el reglamento de «Martícula del Mar» o reglamento Muñoz— construyeron de nuevo los edificios donde estaban instalados. Paralelamente aparecen en el barrio los primeros establecimientos comerciales destinados a la venta de instrumentos para la marina. También antes de finalizar el siglo se construyeron ocho casas para los corredores de guitarra en sustitución de las barracas que tenían instaladas junto al mar, en la desembocadura del Rec Con-

¹⁷ CURET, F.: *Visions barcelonines*, Barcelona 1953, tomo I, págs. 82-83. Creemos que debe tratarse de una casa situada actualmente en el n.º 45 de la calle San Miguel.

¹⁸ *Calaix de Sastre* del Baró de Maldá, 25 agosto 1781.

dal. Unido a este crecimiento de la edificación, se produce un crecimiento demográfico, llegando a los 2.392 habitantes en 1787, según el Censo de Floridablanca.

En estos momentos el barrio poseía una verdadera personalidad, con unas características urbanísticas y humanas que contrastaban con el resto de la ciudad, de tal modo que A. Young en su viaje por Cataluña, al llegar a Barcelona en julio de 1787, habla de «un barrio llamado Barceloneta, es enteramente nuevo y regular; córtanse sus calles en ángulo recto. Pero como no está poblado más que de marineros, de tenderos humildes y de artesanos, las casas son pequeñas y bajas. Uno de sus lados da frente al muelle. Las calles están iluminadas, pero como hay en ellas tanto polvo, sobre todo en las más anchas, no puedo decir si todas están pavimentadas»¹⁹.

Un ejemplo del urbanismo barroco

Son pocas las obras que pueden ofrecernos una visión de conjunto sobre el urbanismo barroco español para poder enmarcar la construcción de la Barceloneta. Creemos que el tema tiene interés tanto desde el punto de vista de la historia social como del urbanismo, dadas las dos principales motivaciones que impulsaron la creación de nuevas ciudades en este período; la organización portuaria y la colonización de nuevas tierras²⁰.

De entre las obras existentes, tanto el *Resumen Histórico del Urbanismo en España*, como la obra de Gutkind, que sigue descaradamente a la anterior, aceptan como cierta la influencia del urbanismo inglés y concretamente de Georgetown (la actual Villacarlos en la isla de Menorca) en la Barceloneta. Se ha señalado concretamente la seme-

janza de los planos en lo que se refiere a la forma de extraordinaria estrechez y largura de las manzanas y a la gran plaza limitada por dos manzanas giradas noventa grados respecto a las anteriores. En otro lugar criticamos detalladamente estas ideas y demostramos, en primer lugar, que no está nada clara la influencia del urbanismo inglés en la Barceloneta, y, en segundo lugar, que aún en el caso de existir esta influencia, Georgetown no hubiese podido servir de modelo puesto que se construyó en 1771, ó sea, 19 años después de la construcción de la Barceloneta²¹.

Quizás sea más razonable buscar precedentes de la Barceloneta en otras obras de urbanismo realizadas en países culturalmente e históricamente más próximos al nuestro. Nos referimos concretamente a Francia y al Sur de Italia.

En Francia durante los siglos XVII y XVIII se llevan a cabo numerosas creaciones urbanas que, como ha señalado Lavedan, responden a muy distintas motivaciones, desde la decisión del príncipe o señor del lugar, que origina las ciudades —residencias, como Richelieu y Versalles—, hasta la función militar o económica que hace aparecer ciudades portuarias en la costa francesa del Atlántico, como Brest, Port-Louis, Rochefort y Sète en la del Mediterráneo, entre otras.

Así como en la política y en la economía de la España del siglo XVIII es notable la influencia de las instituciones y soluciones francesas, el deseo de mejorar los puertos y las comunicaciones por mar que se manifiestan en la segunda mitad del siglo con la llegada al poder de Ensenada, responde, en parte, al mismo criterio de favorecer el comercio por el que en Francia se crearon las nuevas ciudades portuarias. Por lo tanto no sería extraño pensar que algunas de estas ciudades sirvieran de modelo para los barrios marítimos que entre 1753 y 1777, durante los reinados de Fernando VI y Carlos III, se proyectaron realizar tanto en las principales ciudades portuarias con activo comercio

²¹ CAPEL SAEZ, H. y TATJER, M.: *Dos ejemplos de urbanismo barroco en la isla de Menorca: San Luis y Villacarlos*, en Homenaje a Pablo Vila, Barcelona, 1972.

¹⁹ YOUNG, A.: *Viaje a España*, reeditado en *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, Madrid 1962, vol. II, pág. 1.669.

²⁰ Las dos obras fundamentales para esta cuestión son las de: TORRES CERVERA, CHUECA, BIGADOR: *Resumen histórico del urbanismo en España*, Madrid 1968, pág. 225; y la de GUTKIND, E. A.: *Urban development in Southern Europe: Spain and Portugal*, Nueva York, 1967.

con América, como en algunos arsenales. De entre ellos destacan los casos de Barcelona, El Ferrol, Cartagena, San Carlos de la Rápita y la Isla de León en Cádiz. La Barceloneta, la primera en construirse, se realizó íntegramente según el proyecto originario y se ha conservado hasta nuestros días. Existe además otro ejemplo de barrio marítimo cuya construcción responde a otros fines; se trata de nueva Tabarca, levantada en la isla Plana frente al cabo de Santa Pola en Alicante, por orden de Carlos III en 1766, para albergar a 500 familias de pescadores genoveses. Esta población, hoy prácticamente en ruinas, presenta, según Ribas Piera, muchas semejanzas con la Barceloneta²². Entre las realizaciones francesas creemos que la ciudad de Rochefort construida a fines del siglo XVII presenta cierto parecido en cuanto a plano y características con el proyecto de la Barceloneta. Cuenta con un plano ortogonal y al igual que ésta fue creada con una función militar y portuaria, contando con espacios destinados a instalaciones marítimas y militares: arsenal, astilleros, cordelería, fundición de cañones.

Por otra parte, en la Sicilia noroccidental, en los alrededores de Palermo, se crearon durante los siglos XVII y XVIII, núcleos rurales de planta ortogonal con manzanas alargadas y casas de un solo piso sin patio interior. Uno de los mejores ejemplos que sintetizan este tipo de núcleo es Balestrate, creada a fines del siglo XVIII junto a la costa; en ella podemos encontrar ciertos rasgos comunes a la Barceloneta: el plano ortogonal y la repetición de un mismo módulo, la manzana alargada sin patio interior²³.

Es importante destacar que algunas de las características del plano de la Barceloneta, así como del de los modelos ingleses, franceses e italianos citados —calles cruzadas en ángulo recto y manzanas alargadas—, no pueden considerarse de un modo exclusivo una innovación del ur-

²² RIBAS PIERA, A.: *Història recent de la urbanística als Països Catalans*, apéndice a la trad. catalana de G. BARDET, *L'urbanisme*, Barcelona, 1964, pág. 108.

²³ MORINI, M.: *Atlante di storia dell'urbanistica*, pág. 247 y figuras de la página 258.

banismo barroco, ni son, como en algunos casos se ha señalado, expresión espacial de una cultura racionalista propia del barroco.

En cuanto al plano rectangular, Stanislawsky ha señalado que fue utilizado desde la antigüedad en la construcción de nuevas poblaciones, y concretamente los españoles lo utilizaron desde la Edad Media en las ciudades recién fundadas en los sectores de Reconquista, llevándolo posteriormente a América tras el descubrimiento. Así pues, dentro del urbanismo español existe una tradición en cuanto a la utilización de este tipo de plano que desde las construcciones medievales enlazaría, a través de la ciudad residencia Nuevo Baztán, construida por J. Churriguera en 1710, con las construcciones barrocas posteriores: arsenales y barrios marítimos, así como las nuevas construcciones de Sierra Morena, llevadas a cabo a fines del siglo XVIII.

Por otra parte, el tipo de manzana alargada aparece en ciudades construidas con anterioridad al período barroco, se trata de las ciudades-fortaleza o bastidas que fueron construidas durante el siglo XIII en la costa atlántica francesa entre Dordogne y Garona. Uno de los ejemplos más interesantes y conocidos, la bastida de Montpazier, guarda un gran parecido con la Barceloneta, no sólo por la regularidad del plano, ambos en parrilla, sino también por las proporciones del mismo y por la disposición de las plazas y manzanas y por el número de parcelas en que se divide cada manzana²⁴.

Haciendo esta salvedad, y teniendo en cuenta que la Barceloneta presenta muchas otras características que no aparecen en ciudades construidas de nueva planta en momentos anteriores, podemos afirmar que es una de las mejores obras del urbanismo barroco español y que al mismo tiempo responde en sus motivaciones y características a creaciones similares realizadas en Europa durante el período.

²⁴ Sobre este punto véase: MUNFORD, L.: *La ciudad en la Historia*, vol. II, Buenos Aires, 1966, pág. 368 y STANISLAWSKY, D.: *The origin and spread of the grid-pattern town*, en «Geographical Review», 36 (1946), pág. 103-120. Para el caso español, QUIROS LINARES, F.: *Notas sobre núcleos de poblamiento de planta regular*, «Estudios Geográficos», Madrid XXIX, 1968, n.º 111.

do barroco. Como en muchas de ellas el proyecto es patrocinado por la figura política, en nuestro caso el capitán general Marqués de la Mina y realizado por un ingeniero militar respondiendo a lo que Munford llama «una obra por encargo», que satisface un afán personal de trascender y brillar muy propio del barroco. En este sentido podemos recordar que el capitán general Marqués de la Mina dedica el templo a su Santo Patrón San Miguel y una vez muerto se hace enterrar en él. Además regala varias casas para dotar con el alquiler a huérfanas del barrio.

Desde el punto de vista estético, el plano de la Barceloneta refleja también las tendencias del gusto barroco. Siguiendo a Lavedan las podemos resumir en: noción de conjunto urbano regularidad del plazo, perspectiva, programa, simetría, facilidad de comunicación entre los edificios públicos, espacios libres, entre otras²⁵.

Algunas de estas tendencias, como ha puesto de relieve Munford, venían ya apuntadas, aunque tan sólo como soluciones parciales en determinados arquitectos renacentistas. Así Alberti sugería que las calles «resultarían mucho más nobles si se construyen todas las puertas conforme a un mismo modelo y si las casas a cada lado se levantan en una línea uniforme, sin que ninguna sea más alta que las otras». Estas ideas de uniformidad reflejadas en la importancia de las líneas horizontales reguladoras que forman los dinteles, las hiladas y las cornisas unidos en una perspectiva común, se realizan plenamente en las ciudades barrocas y encuentran en la Barceloneta una perfecta demostración.

La facilidad de comunicación y los espacios libres responden a una preocupación de tipo militar —contar con lugar suficiente para las maniobras y paradas militares— y manifiestan la influencia de los ingenieros militares autores de los planos de la mayoría de ciudades barrocas. Con esta finalidad se planeó la Barceloneta, con una superficie

tal que entre ella y el puerto quedasen espacios para maniobras, al mismo tiempo que se limitaba la altura de los edificios, construyéndose sin tejados por su proximidad a la ciudadela y se dejaba un amplio espacio libre entre ella y las primeras construcciones del barrio.

Como se ve, pues, si la Barceloneta es, en cuanto a sus formas estéticas fundamentales un ejemplo del urbanismo barroco, es también en muchos otros aspectos la expresión espacial de los intereses concordantes de las clases dominantes en la Barcelona de fines del siglo XVIII: la naciente burguesía mercantil e industrial y el centralismo representado por las autoridades militares. Los intereses de ambos explican en buena parte la localización del nuevo barrio. Este sirve por una parte para organizar los servicios —en sentido amplio— del área portuaria, instalar actividades artesanas o de otro tipo que la ciudad rechazaba y para dotar a la ciudad de alojamiento destinados a la población creciente y en especial a quienes se dedicaban a tareas en relación con el mar, pero al mismo tiempo, el barrio se localizó allí donde podía ser fácilmente controlado por la Ciudadela, cuya proximidad le impondrá una serie de servidumbres, encontrándose aislada del resto de la ciudad y con una única entrada a ella por la puerta del Mar, a la vez que separado de la campiña por el fuerte de Don Carlos.

A la marginación física, se une la marginación social, ya que por ser un arrabal de la ciudad no cuenta con ninguna estructura de administración propia. Todo ello condicionará desde su creación el desarrollo urbano y social del barrio, el cual se convertirá de hecho, en muchos aspectos, en un precedente de los arrabales obreros que surgirán en las grandes ciudades industriales del siglo XIX.

²⁵ LAVEDAN, P.: *Histoire de l'urbanisme*, vol. II. Renaissance et temps modernes, París, 1941.

EL IMPACTO DE LA INDUSTRIALIZACION

El siglo XIX es para Barcelona el siglo de la Revolución Industrial. Este hecho tiene amplias repercusiones en el espacio de la urbe, más aún si tenemos en cuenta que Barcelona sigue siendo hasta mediados del siglo (1858) una ciudad amurallada. La industria en expansión necesita nuevos espacios. Primero se instalará en los terrenos libres que todavía existen en el Arrabal al otro lado de las Ramblas —el actual distrito V— e incluso algunas ocuparán los solares de antiguos conventos desamortizados. Más tarde buscará nuevos emplazamientos fuera murallas (Gracia, Sants, Pueblo Nuevo) siendo la Barceloneta uno de ellos. Su situación cerca de las vías de comunicación —puerto y ferrocarril—, los espacios libres existentes todavía, su gran proximidad a la ciudad a pesar de estar fuera murallas, la posibilidad de utilización del agua del mar y una cierta tradición en actividades artesanas relacionadas con el mar desde fines del siglo XVIII (corderos, veleros, astilleros) son factores que indudablemente facilitaron la instalación de industrias metalúrgicas y mecánicas en el barrio.

Ya a mediados del siglo una buena parte del espacio urbanizado de la Barceloneta estaba ocupado por establecimientos industriales. Según cálculos de Ildefonso Cerdá, en 1858 únicamente los talleres de maquinaria, sin contar otros tipos de industria (gasómetro, fábrica de vidrio, etc.) ocupan 23.119,30 m² sobre una superficie total de 216.587,64 metros cuadrados, o sea, aproximadamente un 10 % de la superficie urbanizada¹.

¹ CERDA, I.: *Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona*, Madrid, 1867, vol. II, páginas 42 y 57.

Por otra parte la industrialización de Barcelona fue paralela a un rápido aumento de la población, fenómeno que dio lugar a una demanda de viviendas en un espacio cada vez más denso. Este problema se acentuó en la mitad del siglo por la fuerte inmigración que recibió la ciudad. Debido a ello se construyó al máximo dentro del antiguo núcleo, convirtiéndose así en viviendas, fábricas y mercados los jardines y huertas de San Pablo y los de antiguos conventos desamortizados, a la par que se construía también en solares antiguos.

Crece entonces no sólo los arrabales (la Barceloneta, Huertas de San Bertrán, Hostafranchs) sino también los municipios limítrofes (Gracia, Sarriá, San Gervasi y Sant Martí de Provensals). Un testigo de la Barcelona de mediados del siglo XIX, Laureano Figuerola, no dudaba en afirmar en 1849, tras hablar del crecimiento que experimentaba la ciudad, que Barcelona había impulsado el auge demográfico de estas poblaciones: «no se tomará a ponderación vanidosa por quien algo lo examine, el decir que Sans, Sarriá, San Gervasio y el barrio de San Martí de Provensals que desde 1843 se está formando junto al cementerio barcelonés, deben a la influencia fecunda de la ciudad el numeroso vecindario que en ellos hormiguea»².

El crecimiento demográfico y urbano de la Barceloneta es, en consecuencia espectacular en este período. La población se multiplica por cinco entre 1822 y 1900, pasando de 4.118 a 20.538 habitantes, a pesar de las dos epidemias de cólera morbo de 1854 y 1865 y la de fiebre amarilla de 1870 que diezmaron el barrio y la ciudad. El espacio urbanizado crece hasta alcanzar los límites actuales mediante la ampliación de las edificaciones, primero por Levante hasta llegar a la playa, y más tarde por el Norte con la urbanización del llamado Ensanche de la Barceloneta y la formación de un verdadero sector industrial. Al mismo tiempo se produce una expansión vertical que dará como resultado el crecimiento en altura de las edificaciones. Parale-

lamente a este proceso se producirá una densificación del interior de los edificios debido a la división de las parcelas y a la subdivisión interna de las viviendas.

Estos hechos no son sino el reflejo de la necesidad de amplios espacios para instalaciones industriales y para residencias obreras. Las primeras ante un casco urbano —la Barcelona amurallada— cada vez más denso y con una serie de disposiciones contrarias a su instalación, tendrán en la Barceloneta una serie de ventajas muy importantes en la primera revolución industrial, tales como la proximidad de las vías de comunicación —el ferrocarril que llega a la ciudad en 1848—, y el puerto, lugar de entrada de materias primas y fuentes de energía, así como la proximidad a la ciudad.

Por otra parte, parece lógico que en aquel estado de la industrialización, la población obrera residiera cerca del centro de trabajo debido a la inexistencia de medios de transporte interurbanos rápidos y baratos, y a la larga jornada laboral que dejaba poco tiempo para desplazamientos³. Esta mano de obra, o bien surgió del barrio o, en caso de ser inmigrante, encontró en el barrio alojamiento, con lo cual se intensificó la demanda de vivienda y se produjeron las transformaciones urbanísticas a las que antes hemos aludido. Es pues la burguesía industrial generadora de estas nuevas relaciones de producción la que, como en el siglo anterior lo hiciera la burguesía comercial, organizará según sus intereses el espacio urbano de la Barceloneta, junto con otros sectores periféricos de la ciudad que formarán desde fines del siglo XIX un amplio cinturón industrial y obrero, al mismo tiempo que el llano urbanizado por el Ensanche Cerdá se convertía en lugar de residencia

³ A pesar de esta afirmación no descartamos la posibilidad de existencia de migraciones pendulares diarias entre barrios residenciales obreros y sectores industriales. Tales son los casos de Gracia y Santa Coloma. De Gracia, a mediados del siglo XIX, bajaban obreros a trabajar en industrias textiles del barrio de San Pedro. —Cf. CASTILLO, A. del: *De la Puerta del Angel a la Plaza de Lesseps*, Barcelona, 1945—; y de Santa Coloma lo hacían hacia Sant Andreu. Por ello es probable que la Barceloneta pudiera atraer mano de obra residente en la ciudad amurallada o en barrios exteriores, y al mismo tiempo enviar población a otras áreas industriales de la ciudad.

² FIGUEROLA, L.: *Estadística de Barcelona en 1849*, Barcelona, 1849. Hemos consultado la edición facsímil, Madrid, 1968; págs. 61 y 65.

burguesa. Apareció como consecuencia de ello una fuerte segregación social reflejada en el espacio característico de las ciudades industriales capitalistas. A este respecto es interesante ir siguiendo el proceso de instalación industrial de algunas grandes empresas en la Barceloneta a lo largo del siglo XIX. Un buen ejemplo lo constituye la Maquinista Terrestre y Marítima, que experimenta un proceso expansivo verdaderamente capitalista basado en la especulación del suelo, en la destrucción de la competencia y aún en la deterioración de las condiciones de habitabilidad del barrio.

A fines del siglo XIX la Barceloneta contaba con un buen número de establecimiento industriales que debían emplear a gran parte de la población activa del barrio. Únicamente la Maquinista empleaba en 1886 a 1.200 obreros y ocupaba 20.000 m². La Barceloneta era en aquellos momentos un barrio industrial y portuario al que se le unió una función de esparcimiento con la inauguración de varios establecimientos balnearios. Los talleres metalúrgicos (Nuevo Vulcano, Maquinista, Talleres Escuder, Alexander...), las industrias de otro tipo, las instalaciones del puerto, los baños de mar, la plaza de toros y un espacio densamente edificado en altura y superficie, caracterizarán el paisaje urbano del barrio durante buena parte del siglo.

La expansión vertical del espacio residencial

Hemos señalado anteriormente que en la Barceloneta los límites del espacio dedicado a viviendas se amplían notablemente a lo largo del siglo XIX, llegando en el último tercio a los límites actuales. Carecemos de datos sobre la superficie urbanizada de la Barceloneta a principios de siglo. No obstante el plano que hemos realizado a partir de planos fechados en distintos años nos permite ver las líneas generales de esta evolución (figura 3).

Cronológicamente podemos distinguir dos períodos, uno anterior a 1838 y otro posterior a él. Hasta 1838, el plano de la Barceloneta sufre escasas modificaciones respecto

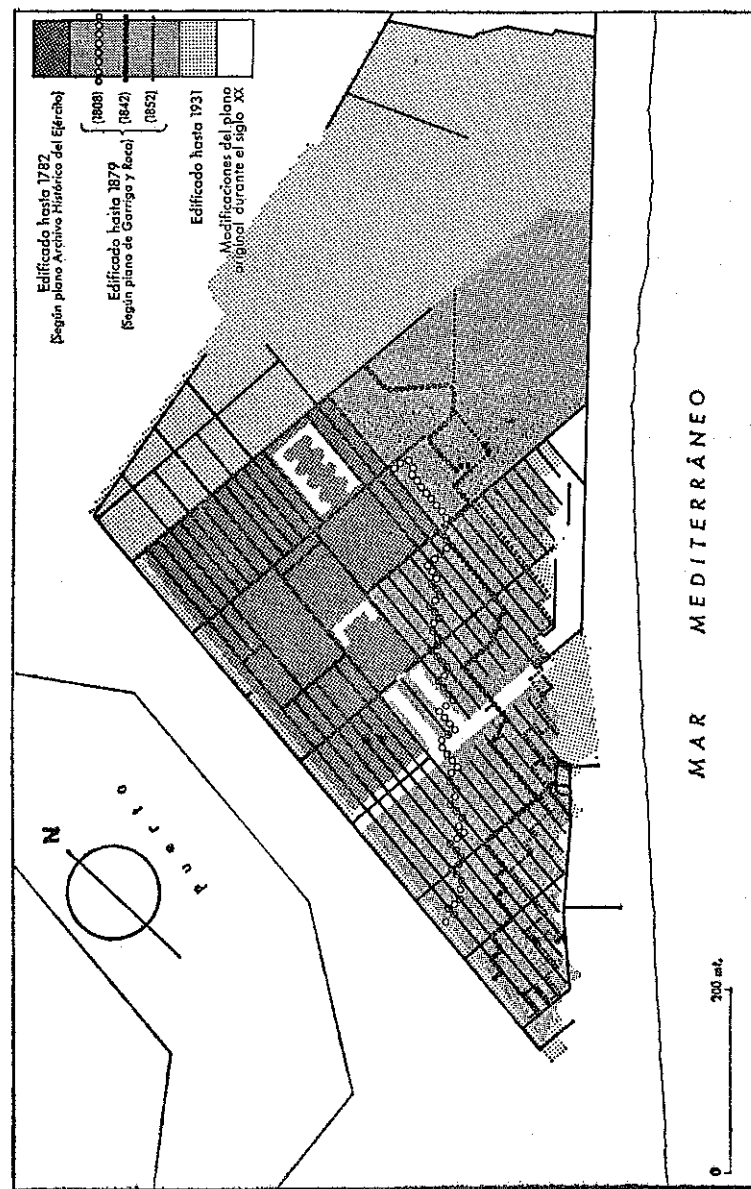


Figura 3. Evolución de la superficie edificada.

al trazado original, a pesar de la existencia de un proyecto de ampliación bastante ambicioso y que hubiera supuesto una sustancial transformación del barrio. Fue presentado al Rey por la Junta de Comercio en 1800, y en algunos aspectos puede considerarse precedente de las modificaciones que debían llevarse a cabo años después. Efectivamente el proyecto proponía construir una nueva manzana frente al embarcadero, cerrar varias manzanas mediante otra calle y extender el barrio por el norte, edificando en primer lugar los huertos existentes entre la primera línea de casas y el Rec, y una vez desviado o cubierto éste, prolongar las casas por las barracas de la Ginebra. Otra previsión de este proyecto se refiere a la posibilidad de añadir un piso a todas las manzanas existentes. Por último se pensaba prolongar la muralla de mar hasta la linterna, formándose un paseo marítimo. Los fondos que se obtuvieran con estas obras, financiarían la construcción de un nuevo puerto que, según este proyecto, debía construirse frente al baluarte de Don Carlos en la playa de Mar Bella. El proyecto no fue aceptado, realizándose tan solo una pequeña prolongación del muelle existente, al mismo tiempo que se construía una cloaca que detrás del Rec Condal daba salida a las aguas residuales⁴.

Las obras del Rec y las de apertura de una nueva calle —probablemente la actual Concordia— autorizadas en 1805 por el capitán general Castaños, junto con la ampliación de los edificios por levante y mediodía fueron las únicas transformaciones de este período. De tal forma que la Barceloneta ofreció hasta 1830 el aspecto que describe un testigo de la época: «sus calles tiradas a cordel, no constan más que de casas de un solo alto, uniformes en estructura y pintura exterior»⁵. Hacia el segundo cuarto de siglo, con el inicio de la reactivación industrial general a todo el país, Barcelona cambia en muchos aspectos, no sólo

económicos sino también urbanísticos. Se instalan las primeras máquinas a vapor en 1832; en 1836 se introduce la iluminación a gas, que desde 1842 se utiliza de un modo generalizado en los hogares y en las calles. De estos momentos datan los primeros proyectos de ensanche para la ciudad oprimida por las murallas; el presentado por la Junta de Ornato en 1838 y el de la Comandancia de Ingenieros de 1844. También por estos años se produce un cambio en los hábitos de ocio de los barceloneses. La Barceloneta acusa muy directamente el impacto de estos cambios en su paisaje urbano. Ve aparecer junto a la playa los gasómetros, en 1840, así como la instalación en 1836 de los Talleres Nuevo Vulcano, para la construcción de buques de vapor. Cerca de los primeros se construye en 1836 la plaza de toros. También en estos años se mejoran las instalaciones de baños de Can Soler, inaugurándose en 1837 un servicio de transportes de viajeros entre la plaza de San Sebastián y los baños.

Es natural que la Barceloneta sufra en estos años su primera transformación urbana: el crecimiento en altura. Fue el Capitán General Barón de Meer quien en 1838 concedió permiso para construir las casas con un segundo piso y decorar de nuevo sus fachadas según un modelo igual para todas. Pero Barcelona seguía siendo una plaza fuerte estando todavía la Barceloneta bajo jurisdicción militar, por lo cual el permiso venía minuciosamente reglamentado por el Capitán General; según leemos en los permisos concedidos en 1850 «el interesado estará obligado a cumplir las condiciones contenidas en el dorso, aprobadas con presencia de los informes de la Junta de Obras y Cuerpo de Ingenieros... debiendo registrar en la Secretaría de la misma Capitanía General y de la Junta»⁶. Esta ampliación permitió dar alojamiento a un buen número de nuevos habitantes, del tal modo que en 1848 la población se había triplicado con respecto a 1822.

Con los beneficios obtenidos se urbanizaron en la Bar-

⁴ B. C. Archivo de la Junta de Comercio. Libro de Acuerdos n.º 19, pág. 117. Citado por CARRERA PUJAL, *La Barcelona del siglo XVIII*, vol. I, págs. 257 a 259.

⁵ Diccionario Geográfico Universal. Barcelona, imprenta de José Torner, 1830. Tomo I, pág. 698.

⁶ CURET, op. cit., pág. 92 y FIGUEROLA, pág. 63. El primero reproduce en facsímil uno de estos permisos.

celoneta, en 1839, dos paseos, uno frente al andén del puerto y otro que desde la puerta del Mar iba hasta el cementerio.

El testimonio de Cerdá es muy valioso, puesto que los datos que él recoge para 1859 y con los que hemos elaborado la tabla siguiente, nos permite conocer el estado de la edificación del barrio ⁷.

Cuadro 4

N.º DE VIVIENDAS POR PISOS, 1859

Planta baja	1606
1.º piso	1587
2.º piso	1082
3.º piso	15
TOTAL	4290

Fuente: I. Cerdá, op. cit., vol. II, págs. 226-227.

Vemos que ya existen segundos pisos y que, a pesar de no estar autorizados todavía en algunos edificios, se había construido un tercero. Todo ello nos pone de relieve cómo la expansión vertical no se detuvo en el segundo piso, como hubiese sido deseable, dada la anchura de las calles que en el proyecto inicial guardaba proporción con la altura de los edificios. La especulación del suelo impuso a los propietarios a sacar el máximo beneficio del mínimo espacio disponible. En 1861, reunidos en una Junta, intentaron por todos los medios conseguir permiso para elevar sus edificaciones. Guitert afirma que al ser rechazadas sus peticiones por el Capitán General, el Ayuntamiento y el autor del plano del Ensanche (suponemos que se refiere a Ildefonso Cerdá) llegaron a realizar gestiones a nivel ministerial. Mientras tanto la autoridad militar derribó algunas casas que habían sido elevadas hasta el tercer piso y una Real

⁷ Respecto a estos datos, hemos de observar que nos indican tan sólo si existían o no viviendas construidas en segundos o en terceros pisos, pero no cuántos edificios tenían dos o tres pisos.

Orden de 16 de enero de 1862 prohibió hacer nuevas obras e incluso mejorar las existentes. La comisión de propietarios consiguió que se derogara la orden anterior y que de nuevo se pudiera edificar, pero seguía en pie la limitación en cuanto a la altura.

En estos años la Barceloneta salió de la jurisdicción militar y pasó a depender únicamente del Ayuntamiento, por lo que las polémicas siguieron entre éste y la Comisión de Propietarios, hasta que definitivamente el 17 de febrero de 1868 el gobernador civil de la provincia, Romualdo Méndez de San Julián, dio autorización para que las construcciones pudieran elevarse hasta un tercer piso y desván, conforme estaba solicitado por los propietarios, al mismo tiempo que se declaraban legalizadas las anteriores infracciones. Poco más tarde, en 1872, el alcalde Rius y Taulet a petición de la Junta de propietarios, concedió permiso para levantar cuatro pisos en los edificios de nueva construcción, siempre que se levantaran en solares enteros con fachadas a dos calles, quedando sujetos a las reglamentaciones de las Ordenanzas Municipales para las construcciones en el interior de la ciudad. En el caso de solares menores se regirían por lo que en su analogía impusiera el Código Municipal. Por último, en las casas ya construidas, podía levantarse también un cuarto piso, siempre que contaran con 60 metros de perímetro y sus cimientos y muros tuvieran, a criterio del arquitecto municipal, la solidez necesaria para sostener un cuarto piso. Como complemento y para enmascaramiento de estas ordenanzas, se indicaba la necesidad de realizarse una rigurosa inspección higiénica ⁸.

Con esta nueva reglamentación se acababa de modificar de forma radical el primitivo proyecto urbanístico del barrio. Las edificaciones de la Barceloneta se elevaron rápidamente hasta la máxima altura permitida, y aún más de lo permitido, lo cual contribuyó a aumentar el efecto de estrechez de sus calles y a congestionar el barrio, convertido cada vez más en un sector de residencia obrera.

⁸ GUITERT DE CUBAS, op. cit., pág. 50 y 51.

La expansión horizontal del espacio

La expansión en sentido horizontal se realiza hasta las últimas décadas del siglo hacia levante y poniente. Las edificaciones avanzan hacia la playa en bandas paralelas a las construcciones ya existentes, de tal forma que en 1872 llegan a los límites actuales, estando tan próximas a la playa, que son frecuentes los destrozos que sufren la primera línea de casas a causa de los temporales⁹. Es importante tener en cuenta que esta expansión en parte pudo realizarse porque el avance de la línea de la playa amplió los terrenos por levante¹⁰.

Pero mientras la Barceloneta se extiende hacia levante entre la muralla de la Ciudadela y el fuerte de Don Carlos, quedaban amplios terrenos sin urbanizar, los cuales eran propiedad del comerciante Baltasar Bacardí y del Marqués de Quadra. En ellos se encontraban algunos huertos y barracas, así como la plaza de toros.

De entre los numerosos proyectos de Ensanche de Barcelona que llegaron a elaborarse en la segunda mitad del siglo, tras el derribo de las murallas, hubo uno que afectaba muy directamente a este sector de la Barceloneta. Se trata del proyecto del arquitecto municipal Garriga y Roca, presentado en 1861¹¹. Garriga preveía enlazar la Barceloneta con la ciudad por dos paseos arbolados que partían de una plaza situada sobre la Ciudadela y que ocuparían parte de los terrenos que ocupaban las murallas. Uno de estos paseos como prolongación del actual paseo de San Juan, debía pasar junto a la plaza de toros y llegar al mar. Otro, partiendo desde esta misma plaza llegaba hasta el

⁹ GUITERT DE CUBAS, op. cit., pág. 158.

¹⁰ PI Y ARIMON, A.: *Barcelona antigua y moderna*, Barcelona 1854. Vol. II, pág. 359, quien en 1854, al referirse al Fuerte de Don Carlos afirma «El objeto principal de la construcción de esta fortaleza fue impedir o cerrar la comunicación de la Barceloneta y marina con la campaña, y por ello se levantó a la orilla del mar, de suerte que las olas batían sus muros. Empero, habiéndose retirado ya las aguas más de 400 pies, ha quedado un espacio considerable que se opone a aquella mira...»

¹¹ MARTORELL, V., FLORESTA, A.: *De la Barcelona amurallada a la del Ensanche Cerdá*, en *Historia del Urbanismo en Barcelona*, Barcelona, 1970, p. 38.

andén del puerto y la calle Ginebra. Estos paseos junto con la calle Ginebra y el Paseo de Don Carlos, limitaban un espacio que se pensaba urbanizar mediante seis manzanas parecidas a las del Ensanche. Este proyecto hubiese resuelto el problema de enlazar la Barceloneta con la ciudad, problema que todavía hoy sigue sin solucionar. Al no realizar el proyecto de Garriga, este sector de la Barceloneta siguió sin urbanizar, apareciendo en él depósitos comerciales, almacenes relacionados con el puerto y la estación del ferrocarril y cocheras de carruajes. Es en 1885, en vísperas de la Exposición Universal, cuando se presenta y es acordado por el Ayuntamiento el proyecto de alineación y rasantes para la zona comprendida entre las calles de Ginebra, el Paseo de Don Carlos, los terrenos inmediatos a la plaza de toros y el Paseo Nacional.

El proyecto consistía en un pequeño ensanche planeado de modo que, abriendo una nueva calle longitudinal se pudiera distribuir el suelo en manzanas cuadradas achafalnadas. A él se presentaron varias impugnaciones por parte de los propietarios de los terrenos. Unos consideraban que se reducía la superficie edificable y pedían la supresión de los chaflanes; otros solicitaban retrasar el proyecto hasta que fuese aprobada la ordenación del terreno comprendido entre los muelles y las casas del Paseo Nacional, para solucionar de un modo global los enlaces entre la Barceloneta y la ciudad¹².

Sin tener en cuenta estas peticiones, el Ayuntamiento declaró el 4 de mayo de 1886 definitivamente aprobado el proyecto, eliminando las dos manzanas que limitaban la zona por el lado del Paseo Nacional. Apelaron de nuevo los interesados y definitivamente el día 14 de marzo de 1887 el gobernador de la provincia la declaró confirmada. Otra vez más había perdido la Barceloneta la oportunidad de resolver de un modo racional sus enlaces con Barcelona, ya que, si bien esta urbanización amplió la superficie edificada no resolvió ninguno de los problemas esenciales del barrio: las instalaciones ferroviarias cortaban

¹² GUITERT, A.: op. cit., pág. 51-52.

el paso a las nuevas calles del Ensanche e incluso el nuevo sector quedaba incomunicado con el Paseo Nacional por un cobertizo destinado a cuadra para el ganado mular y depósito de carruajes de la Compañía anónima de Tranvías, que ocupaba precisamente las manzanas que no se urbanizaron.

La ordenación de los muelles de la Barceloneta se realizó, pues, con independencia de la urbanización del Ensanche. En 1885 se presentó el proyecto de la Junta de Obras del Puerto, al que se opuso la Junta de Propietarios de la Barceloneta por considerar que el emplazamiento del Depósito comercial dificultaba los enlaces entre la Barceloneta y el resto de la ciudad, por cuyo motivo presentó un contraproyecto. Consistía éste en ampliar el muelle, construyéndolo paralelo al Paseo Nacional; proponían también dos soluciones para construir el Depósito comercial de tal modo que resultara alineado con las casas de Xifré y no interceptara el paso; por último, en el lado opuesto al mar, proponían enlazar las últimas casas de la plaza Palacio con el Paseo Nacional mediante un paseo arbolado. De este modo se conseguía más espacio para los servicios del puerto, y la comunicación entre el barrio y la ciudad se realizaba mediante una vía más ancha¹³.

Este contraproyecto quedó aprobado en 1891 y se iniciaron las obras en 1893. A pesar de ello la comunicación con la ciudad no quedó asegurada, sino por el contrario comprometida con la instalación en 1899 del ferrocarril del puerto, que enlazaba la estación del ferrocarril de Mataró con el puerto, cerrando con su paso la única vía de entrada y salida con que contaba y cuenta la Barceloneta.

¹³ Proyecto y contraproyecto de reforma del Muelle de la Barceloneta, playa de Pescadores y enlace con Barcelona, Barcelona, 1886.

La subdivisión de solares y viviendas

Paralelamente a esta expansión horizontal y vertical, el barrio continuó densificándose por división de los solares y de las viviendas, de tal modo que ya en 1859 según datos recogidos por Cerdá, los solares de la Barceloneta eran de tres tipos. El primer tipo de 70'56 m² (8'40 por 8'40) correspondía a la forma de la parcela del siglo XVIII; el segundo tipo era de 35'28 m² (4'20 por 8'40) y corresponde por tanto al actual quart de casa; el tercer tipo de 17'64 m² (4'20 por 4'20)¹⁴.

Otro hecho que nos permite comprobar esta situación es la relación entre número de edificios y parcelas. En el caso de no estar divididas éstas, dentro de cada manzana el número de edificios debería corresponder al de parcelas, aproximadamente unas 10 u 11 según el sector. Analizando con detalle los datos de Cerdá en cuanto a número de edificios por manzana, hemos comprobado que en el sector construido en el siglo XVIII, el número de edificios era considerablemente superior a esta cifra, lo cual demuestra que las parcelas iniciales estaban subdivididas. Todo ello nos hace suponer que, en estos momentos, la vivienda unifamiliar del siglo XVIII, compuesta por planta y piso, se había transformado en varias viviendas. Podemos apuntar como hipótesis que esta división de las viviendas se produjo juntamente con el permiso de elevar un piso y que probablemente en ese momento la casa dejara de ser un bien de uso para el propietario y pasara a ser casa de alquiler, lo que indicaría, de acuerdo con las ideas de Rossi¹⁵, el tránsito a una estructura urbana de tipo industrial capitalista. En efecto, de mediados de siglo datan, según observaciones personales sobre el terreno, la escalera que, abierta en la fachada, conduce a los pisos superiores.

¹⁴ CERDÁ: Datos de la tabla «Resumen general del caserío de las manzanas e intervías de la urbe matriz y suburbios en 1859», op. cit., págs. 226-227.

¹⁵ ROSSI, A.: *Consideraciones sobre la morfología urbana y la tipología de la edificación*, Barcelona, E.T.S.A.B., (s. a.)

Crecimiento en altura, expansión horizontal y divisiones interiores de los edificios y viviendas, posibilitaron el aumento de población del barrio a lo largo del siglo. Los propietarios podían construir, sobre los edificios que poseían, con relativa facilidad y bajo coste, pequeños alojamientos de alquiler. En ellos se instalaba la población obrera en unas condiciones precarias de habitabilidad. La característica de esta vivienda era la reducida dimensión, lo que provocaba una gran promiscuidad y la falta casi total de servicios: el agua se obtenía mediante un pozo situado en el centro del edificio, con comunicación desde cada vivienda y los servicios higiénicos en muchos casos eran comunes a todo el edificio.

De este modo ya a mediados de siglo la Barceloneta alcanzaba una densidad considerable (704'5 hab. por ha.), muy próxima a la del recinto amurallado (860 hab. por ha.) cuya situación era considerada insostenible¹⁶.

En definitiva la especulación de los propietarios y su afán de obtener los máximos rendimientos del mínimo espacio ante una fuerte demanda de viviendas, contribuyeron junto con las instalaciones industriales que se entremezclaban con las viviendas, a deteriorar las condiciones de habitabilidad de la Barceloneta y a transformarlos en un barrio obrero además de marítimo. Estas mismas premisas sentaron la base de su rápida y más intensa aún densificación que se produjo en las primeras décadas de nuestro siglo.

Por lo dicho anteriormente, y por las características socioeconómicas de la población ocupada en actividades de mar (portuarios, pescadores, marineros) y de los obreros industriales, cuyo bajo nivel económico y social en la Barcelona del siglo XIX ha sido puesto de relieve por varios autores¹⁷, es de suponer que las condiciones de vida

de la población de la Barceloneta como la de otros barrios obreros de Barcelona, guardara bastante parecido con la descrita por Engels a mediados del siglo XIX en su conocido estudio sobre las ciudades industriales inglesas¹⁸.

¹⁶ La densidad de la Barceloneta ha sido calculada según los datos que proporciona Cerdá. La de Barcelona tomada de Bohigas, O.: *Barcelona entre el Plá Cerdá y el barraquismo*, Barcelona, 1963, pág. 79.

¹⁷ Sobre este punto véase CERDA, op. cit., vol. III, pág. 603, donde se dan datos sobre los salarios de los cargadores, y JUTGLAR, A.: *L'era industrial a Espanya*, Barcelona, 1962.

¹⁸ ENGELS, F.: *Situación de la clase obrera en Inglaterra*. Buenos Aires, 1965. Mumford realiza una crítica del análisis de Engels. Sin embargo, estamos en contra de la opinión de Mumford sobre las condiciones generales de la vivienda en las ciudades del siglo XIX, ya que por lo que respecta a España, aún aceptando que las viviendas burguesas y aristócratas tuviesen ciertas deficiencias, medidas con los patrones actuales, no es menos cierto que en aquellos momentos, las diferencias entre las viviendas de la burguesía y las del proletariado eran comparativamente tan acusadas como las que pueden existir hoy. En Barcelona basta comparar los edificios construidos a lo largo del XIX en las calles abiertas en el casco antiguo (Fernando, San Jaime), o en el Ensanche, con las de los barrios obreros, como Sants, San Martí... o la misma Barceloneta.

DE LA EXPOSICION UNIVERSAL (1888)
AL PLAN DE LA RIBERA (1965)

La exposición universal de 1888 fue el exponente de la transformación de Barcelona en una gran ciudad que se iba extendiendo por el llano marginando el sector costero. Las instalaciones marítimas de la Exposición en las actuales playas del Somorrostro junto a la Barceloneta fueron como la última manifestación de la Barcelona marítima. Al mismo tiempo, lo que hubiese sido la Barcelona cara al mar de haberse urbanizado según el Plan Cerdá, el sector comprendido entre el Besós y la Barceloneta se convirtió en un área industrial totalmente caótica, donde se entremezclaban solares con baldío social, viviendas con almacenes e industrias que contaminaban las playas.

Al no estar todavía solucionados los enlaces con la ciudad, la Barceloneta quedó marginada por la vía férrea y por este sector industrial que desde la propia Barceloneta se prolongaba hasta el Pueblo Nuevo. A pesar de ello, su playa siguió siendo hasta nuestra guerra civil y es todavía hoy, la única playa a la que pueden acudir los barceloneses para continuar creyendo que viven en una ciudad marítima.

De 1900 hasta la II República. Densificación urbana.

Durante este período se realizaron en la Barceloneta varias obras urbanísticas de las que muy pocas sirvieron para mejorar las condiciones de habitabilidad que iban degradándose lentamente.

Las obras más importantes se llevaron a cabo, como en el resto de la ciudad, durante la Dictadura del General

Primo de Rivera (1923-1929). En aquellos momentos se mejoraron las instalaciones del puerto por la parte de la Barceloneta, derribando las «pudes» y construyendo los actuales tinglados y almacenes. Debido a ello desapareció el Paseo del Mar, por cuyo motivo se debió urbanizar lo que actualmente constituye el Paseo Nacional. Esta mejora, iniciada en 1927, consistió en autorizar la edificación de los patios que existían delante de la primera línea de casas y que servían de taller para las industrias de mar o de terrazas de los bares y casas de comida que ya existían entonces. Al mismo tiempo se construían las aceras y las calzadas ¹⁹.

Pero lo que verdaderamente marca la morfología del barrio a lo largo de este período y hasta la guerra civil es la densificación que experimenta. Para su medida hemos tomado tres índices: el crecimiento en altura, la evolución del número de viviendas y la densidad por vivienda (número de habitantes por vivienda) ²⁰.

En 1930 según datos municipales observamos como ya aparecen edificios de 7 plantas o más, fenómeno que no se produce en 1905. La mayor parte de edificios de esta altura se encontraban en los barrios de San Miguel y Gasómetro, correspondiendo a casas construidas en el Ensanche de la Barceloneta. No faltó tampoco la renovación de numerosos edificios, que en muchos casos reagrupaban una o dos parcelas, pero conservaban interiormente el mismo tipo de vivienda, equivalente a *quart de casa* resultado de la subdivisión de los edificios del siglo XVIII y XIX.

Por otra parte el número de viviendas aumenta notablemente, pasando de 5.669 en 1905 a 7.441 en 1930. Este aumento, unido al crecimiento en altura, parece que debía haber sido suficiente para absorber el gran crecimiento demográfico que experimenta el barrio en este período. No

¹⁹ La reforma de la ciudad. Nueva urbanización de la Barceloneta, *barri marítim* en «Boletín de la Cámara Oficial de la Propiedad Urbana de Barcelona», diciembre 1940, n.º 157.

²⁰ Los datos de 1905 proceden de *Anuario Estadístico de la Ciudad de Barcelona*, año V 1905, pág. 106. Para 1930, *Gaceta municipal de Barcelona*, 1932, pág. 190.

Cuadro 5

EDIFICIOS SEGUN EL NUMERO DE PLANTAS EN 1930

Barrios	1 a 2	3	4	5	6	7 y más	Total edificios
Varadero	19	77	9	14	19	0	138
Concordia	25	105	19	39	42	2	232
Orientales	48	73	28	26	45	0	220
San Miguel	42	81	39	58	116	5	341
Gasómetro	49	87	38	19	69	2	264
TOTAL BARCELONETA	183	423	133	156	291	9	1.195

Fuente: Censo y Padrón de 1930, *Gaceta Municipal de Barcelona*, 1932, pág. 190.

obstante, no sucedió así sino que por el contrario aumentó el hacinamiento interior de la vivienda, pasándose de una densidad de 3'59 habitantes por vivienda en 1905 a 4'13 en 1915 y a 4'24 en 1930, densidades todas superiores a la media de la ciudad. Estos datos traducen así mismo el fuerte crecimiento demográfico que experimenta el barrio, especialmente entre 1920 y 1930 en que aumentó su población en 7.356 habitantes, es decir, una cifra igual a una tercera parte de la población de 1920.

Este aumento demográfico no es exclusivo de la Barceloneta sino que es paralelo al del conjunto de la ciudad. Es el momento de la gran oleada inmigratoria a Barcelona, en relación con la Exposición Universal y la construcción del Metropolitano. Esta inmigración permite compensar el bajo crecimiento vegetativo de la ciudad y alcanzar en 1930 el millón de habitantes, obteniendo la mano de obra necesaria para la construcción y la industria.

La Barceloneta es, en estos años, junto con otros sectores de la ciudad (distrito V, Pueblo Seco, las barracas de Montjuich, Somorrostro, Campo de la Bota, el Port y Hostafranchs) uno de los sectores de fuerte instalación de inmigrantes no catalanes ²¹. Mediante un índice de segrega-

²¹ VILAR, P.: *Interpretation géographique de Barcelone*, en «Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest», enero 1936, pág. 31.

ción de los inmigrantes hemos podido determinar la importancia y características de la inmigración en la Barceloneta en 1930. Su rasgo esencial es una elevada concentración de andaluces, valencianos, baleáricos y gallegos y escasa concentración de murcianos, lo cual nos hace suponer que la población llegada al barrio lo hizo en función de actividades pesqueras y portuarias, sin descartar los que se empleaban en la construcción y en la industria. Dentro del barrio el Gasómetro alcanza los porcentajes más altos de nacidos fuera de Cataluña, especialmente en Murcia y Almería.

La Guerra Civil y sus secuelas: deterioración urbanística del barrio

La Guerra Civil (1936-1939) y el período subsiguiente, supuso para la Barceloneta una serie de cambios, sin duda entre los más fundamentales de sus dos siglos de existencia.

En el aspecto social el fin de la guerra significó, como para otros barrios, la pérdida de su propia vida colectiva. Junto con los partidos políticos, algunos de ellos con gran arraigo, el nuevo régimen disolvió entidades cooperativas y culturales, centros excursionistas y todas las células de vida social existentes en el barrio.

Por otra parte, los bombardeos —especialmente los más intensos del año 1938— destruyeron varias casas de las calles Andrés Doria y Baluarte, así como parte del Mercado y la Escuela del Mar, dejando sus huellas en muchos edificios, debido a la situación del barrio en el centro de una serie de importantes objetivos (puerto, instalaciones industriales). Por esa causa el barrio perdió un buen número de viviendas.

Este hecho agravó el problema de alojamiento particularmente en los años posteriores a la Guerra Civil —momento de escasa construcción en la ciudad y menos de viviendas económicas— por esta causa en la Barceloneta, subarriendo, la división de las viviendas e incluso el ba-

como en otros muchos sectores de la ciudad, apareció el barraquismo para alojar a las sucesivas oleadas inmigratorias. El caso de San Cugat del Rec estudiado por J. Olives es, junto con la Barceloneta, un ejemplo más de este problema ²².

El fenómeno del barraquismo se desarrolló ampliamente a partir de los últimos años de la década de los cuarenta y especialmente a partir de 1950, en dos sectores periféricos del barrio. Un sector de barracas en la playa, desde el final de la calle Almirante Cervera, enlazaban con las barracas del Gas y se prolongaban ya fuera del barrio por las de Somorrostro. Otro grupo se formó al final del Paseo Nacional junto a la batería abandonada que se encontraba en el solar actualmente ocupado por el Instituto de Investigaciones Pesqueras. Sus primeros habitantes eran andaluces en su mayoría y procedían sobre todo de Linares. En 1949 habían en este sector unas 190 barracas ²³. Las barracas de la playa sirvieron de vivienda a muchas oleadas de inmigrantes, algunos de ellos pescadores, hasta que se inició su derribo para urbanizar el actual Paseo Marítimo.

Por estas causas, el barrio, a pesar de la guerra, aumentó en conjunto su población —795 personas— aunque los barrios afectados por el bombardeo —Orientales y San Miguel— vieron descender su número de habitantes.

La renovación urbana

El aspecto que ofrecía el barrio después de nuestra Guerra Civil era deplorable: barracas, calles con viviendas destruidas, casas con señales de bombardeos, hacinamiento, falta de servicios de todo tipo, común a otros barrios del casco antiguo —distrito V, Sant Cugat del Rec, parte

²² OLIVES, J.: *Deterioración urbana e inmigración en un barrio del casco antiguo de Barcelona: Sant Cugat del Rec*, en «Revista de Geografía», Barcelona, dic.-enero, 1969, págs. 41 a 72.

²³ *Visita a la Montañeta (barrio de barracas al final del Paseo Nacional)*, en «Destino», Barcelona, febrero 1949.

del distrito I—. Todos estos fenómenos persistirán hasta bien entrada la década de los sesenta. En 1960 la densidad media de la Barceloneta es de 1.422'8 habitantes por ha., cifra muy superior a la de Sant Cugat (1.286'5) que al contrario de la Barceloneta, había experimentado años antes un descenso de su población. Como en la actualidad, Concordia con 2.139'5 habitantes por ha. era quizás el sector más denso de la ciudad. Hemos de señalar que en estas fechas, el único barrio de la Barceloneta que había perdido población era el del Gasómetro, hecho que parece contradictorio, ya que en estos años precisamente y prácticamente hasta 1965, continúan existiendo barracas en la parte de la playa que corresponde a este barrio de distrito. Posiblemente la razón de ello estribé en que no se censaron los habitantes de las barracas de la ciudad.

Es a raíz de esta situación que nacen una serie de proyectos de reforma y remodelación interna que, o bien por sus resultados o por sus características, pueden considerarse como un intento de renovación urbana²⁴. Todos ellos pretendían y pretenden lo que los planificadores urbanos norteamericanos esperaban de la renovación de sus tugurios: aumentar el bienestar de las familias residentes en ellos, extirpar panoramas antiestéticos, estabilizar los valores de las propiedades y transformar las viejas áreas en zonas que permitan una edificación beneficiosa, tanto de tipo residencial como industrial²⁵.

El primero de estos proyectos de reforma data de 1940 y estaba patrocinado por la Cámara de la Propiedad, den-

²⁴ En Estados Unidos la renovación urbana dio comienzo hacia los años 30, con programas públicos de supresión de los barrios pobres y construcción de viviendas y se extendió a partir de la segunda guerra mundial de tal modo que, hasta 1960, el fenómeno será general en toda la nación. En Europa, la mayoría de proyectos se han realizado a partir de los años 40. Véase sobre este aspecto GIST-FLEIS, *Sociedad urbana*, pág. 758. Sobre los efectos sociales de la renovación, CASTELLS, *La renovation urbaine aux Etats Unis. Synthèse et interpretation des données actuelles*, en «Espaces et Sociétés», nov. 1970, n.º 1, págs. 107-135.

²⁵ BAUER, C.: *Problemas Sociales en la planificación de la vivienda y de la comunidad*; en MERTON, WEST, JAHODA y SELVIN, *Sociología de la vivienda*, Buenos Aires 1963, pág. 70 y GIST N. y FAVA, S.: *Sociedad Urbana*, Barcelona, 1968, pág. 758.

Cuadro 6

EVOLUCION DE LA DENSIDAD DE POBLACION EN LA BARCELONETA
(Hab. por ha. superficie hábil)

	1900	1905	1910	1915	1920	1930	1945	1960	1965	1970
Varadero	1.411,7	1.452,8	1.367,1	1.186,4	1.238,9	1.545,7	1.870,3	1.855,3	1.583,2	1.469,6
Concordia	1.072,6	1.120,2	1.061,4	1.334,4	1.407,4	1.813,1	1.858,7	2.139,5	1.910,4	1.507,4
Orientales	940,2	994,5	1.166,3	1.235,9	1.342,8	1.483,3	1.179,0	1.533,3	1.333,0	1.132,4
San Miguel	724,2	749,8	809,2	732,8	761,4	1.132,8	1.131,5	1.295,2	1.109,2	909,5
Gasómetro	580,9	605,0	635,7	724,5	741,0	1.015,5	1.115,4	1.085,2	1.064,3	939,3
Total Barceloneta .	826,1	859,6	894,9	923,4	966,8	1.270,7	1.302,6	1.422,8	1.274,5	1.084,8

tro del Presupuesto de Reconstrucción. Según sus promotores, había de contribuir a dar nuevo «carácter monumental» al barrio. En esencia, el proyecto se proponía transformar la actual calle Almirante Cervera —que en aquellos años se llamaba Alfredo Calderón— en una amplia avenida, construyendo una línea de casas que, mediante pórticos edificadas, unieran las manzanas dos a dos, ocultando la deterioración de las otras calles, abrir una nueva calle que uniera la plaza San Miguel con la del mercado y urbanizar el solar del antiguo cuartel de caballería mediante la construcción de un grupo escolar²⁶.

Todos los proyectos, a excepción de la apertura de la nueva calle, se han ido realizando en estos años, y constituyen hasta el momento una de las transformaciones de mayor importancia que ha sufrido el plano del barrio.

Pero la transformación que más repercusiones tuvo en el barrio desde un punto de vista social, fue la urbanización del primer tramo del Paseo Marítimo. La idea de crear un Paseo en la playa de la Barceloneta no era nueva, sino que procedía de varios proyectos anteriores. El primero fue obra del arquitecto francés Jaussely, quien, dentro de su «Plan de enlaces de 1907» había proyectado un paseo marítimo que, desde el Paseo Nacional, uniría la Barceloneta con el extremo de la Diagonal, en la playa del Campo de la Bota. En 1918, José María Ortega, Ingeniero Jefe de Obras Públicas del Ayuntamiento, por encargo de éste, realizó un nuevo proyecto que comprendía un paseo desde Casa Antúnez hasta el Llobregat. Por último en 1930, Sorribas y Vicente Martorell realizaron un nuevo proyecto de Paseo Marítimo²⁷.

La definitiva urbanización del Paseo Marítimo se inició el 1 de marzo de 1957, según proyecto de A. González Isla y Enrique Giralt Ortet. El primer tramo se inauguró dos

²⁶ La reforma de la ciudad: nueva urbanización de la Barceloneta, barrio marítimo, en «Boletín de la Cámara Oficial de la Propiedad Urbana de la Provincia de Barcelona», diciembre 1940, n.º 157.

²⁷ Véase sobre este aspecto MARTORELL PORTAS, V.: *La anexión y el plano de enlaces*. Memoria presentada a la Real Academia de Artes y Ciencias de Barcelona, 1961, y recogido en *Historia del Urbanismo en Barcelona*, pág. 63.

años más tarde, estando construido en la actualidad un tramo de aproximadamente un kilómetro —964 metros— comprendido entre las calles Almirante Cervera y la calle Gas.

Su construcción supuso el derribo de las barracas existentes en aquel sector, no sin la resistencia de sus habitantes (pescadores, emigrantes recién llegados a la ciudad, obreros portuarios, peones de la construcción, obreros sin cualificar, empleados en industrias del barrio) quienes no poseían los medios económicos para buscar una nueva vivienda en una Barcelona en que todavía se dejaban sentir los efectos del Plan de Estabilización de 1959. Algunos de ellos fueron a parar a los nuevos barrios, construidos por organismos oficiales: Verdún, La Verneda, Trinidad, y muchos otros retornaron a otros sectores degradados: distrito V o barracas de Montjuich, o el Campo de la Bota²⁸. En 1966 el barraquismo había prácticamente desaparecido del barrio, aunque no de la ciudad, como resultado de las obras efectuadas.

Vemos, pues, que como en muchos ejemplos de renovación de otros países, lo que parece finalidad primordial del proyecto, es decir, la reorganización del sector degradado para dotar de viviendas dignas a sus moradores, no llega a cumplirse. Se trata de algo semejante a lo que Manuel Castells ha señalado con referencia a las ciudades de otros países capitalistas como Estados Unidos y Francia, donde las gentes desplazadas de los tugurios por los planes de renovación vuelven a ocupar otros sectores deteriorados, pagando incluso alquileres más elevados que antes.

Resulta interesante e ilustrativo recordar aquí varios artículos sobre las obras del Paseo Marítimo aparecidas en algunas publicaciones periódicas de los años 1956-1958 cuando se inició el proyecto. En ellos se hablaba de algunas de las ventajas que reportaría la construcción del citado paseo. Una de ellas sería la de «disponer de extensas

²⁸ Hecho que ha podido ser comprobado al vaciar las fichas de personal de la Sección de Trabajos Portuarios. Sobre este punto véase Cap. 9.

zonas de terreno para la construcción de casas para pescadores». Por su parte el señor Martorell Otzet, presidente de la Comisión de Urbanismo, no dudaba en anunciar en 1958 algo parecido en una revista destinada a profesionales de la construcción, pero que indudablemente no leyeron nunca los habitantes de las barracas; según él se construirían en el Paseo Marítimo «bloques de no más de planta baja y cinco pisos destinados a vivienda de pescadores»²⁹.

Ninguna de estas promesas se ha cumplido y el Paseo Marítimo es hoy un elemento no integrado urbanísticamente al barrio. Al carecer de salida, sirve tan sólo, de momento, como pantalla para ocultar uno de los sectores más degradados y para mostrar una playa contaminada por las aguas residuales procedentes del desagüe de la Maquinista y del Bogatell, que desemboca cerca de la Barceloneta. Por supuesto, los pocos bloques de viviendas allí construidos no están habitados por los antiguos residentes de las barracas de la playa. Su traslado a otros barrios de la ciudad aleja a unos vecinos indeseables e incrementa la estimabilidad del sector y del beneficio económico a obtener por los terrenos próximos.

No es extraño que los nuevos proyectos de renovación urbana que han surgido en la década de los sesenta, concretamente al continuación del Paseo Marítimo desde Almirante Cervera hacia el sur para enlazar con el Paseo Nacional, y especialmente el Plan de la Ribera de 1965 y su ulterior denominación: Plan de Remodelación del sector marítimo oriental (1970), hayan levantado vivas polémicas en la Barceloneta. El primero afecta a una serie de establecimientos balnearios y deportivos. Con relación a este nuevo tramo se están derribando varias manzanas de casas entre las calles Pontevedra y Almirante Cervera donde se piensa crear un espacio verde.

El Plan de la Ribera

Este último proyecto afecta a una parte de la Barceloneta (el sector limitado por el Paseo Nacional y las calles Balboa, Pinzón, Ginebra, Cermeno hasta el mar) y a una franja litoral de 500 m de anchura, limitando con la calle Enna hasta le desembocadura del Besós; los barrios principalmente afectados son demás de la Barceloneta, Pueblo Nuevo y el Campo de la Bota. Durante más de un siglo la burguesía ha utilizado este sector como área industrial, localizando allí aquellas actividades que otros sectores rechazaban, desde los primeros prados de indianas a fines del siglo XVIII³⁰, a los complejos industriales de mediados del XIX —Maquinista, Gasómetro—. La utilización del suelo en este sector es hoy en gran parte industrial, estando situadas aquí una serie de grandes industrias, desde la Maquinista Terrestre y Marítima y Catalana de Gas en la Barceloneta, hasta MACOSA en el Pueblo Nuevo. Entremezclados con estas y con las restantes industrias quedan amplios sectores de viviendas.

El Plan de la Ribera, cuya finalidad esencial es la remodelación del sector y su conversión en residencial y comercial, ha sido promovido por iniciativa de los grandes industriales que poseen instalaciones en este sector, apoyado por diversos grupos económicos del país y protegido por la administración municipal. Trasciende del marco geográfico barcelonés y constituye un buen ejemplo de cómo, quién y para quién se remodela la ciudad en nuestro país. Por estas implicaciones y por su repercusión en el futuro de la Barceloneta, merece un análisis más detallado.

El primer proyecto del Plan surge en 1965 por iniciativa de Catalana de Gas y Electricidad y Maquinista Terrestre y Marítima que, debían reconvertir sus instalaciones industriales obsoletas. Esta última tenía desmantelados sus talleres desde 1963, habiéndose trasladado a San Andrés, mientras que Catalana estaba reestructurando su antigua factoría de la Barceloneta.

³⁰ R. GRAU.: *La industrialización de Barcelona* (artículo en publicación).

²⁹ MARTORELL OTZET, V.: *El Paseo Marítimo de Barcelona*, «Cemento y Hormigón», Barcelona, mayo 1958, n.º 290, págs. 265-268.

Sobre este punto y sobre la idea de devolver a la ciudad la fachada marítima perdida, giraba la propaganda montada a través de la prensa y mediante la publicación de folletos por los promotores, los cuales no dudaban en calificar a su propuesta como el proyecto de renovación más importante de Europa.

A pesar de estas simples apariencias debe hacerse un análisis más profundo que permita interpretar y descubrir el verdadero proceso. En realidad la reconversión industrial es un hecho que debe relacionarse con la transformación del conjunto de la ciudad y con el desarrollo de la región urbana barcelonesa³¹.

La década de los 60 representa un momento de cambios sustanciales para la ciudad: se realizan los primeros intentos, luego casi olvidados, de planificar el caótico desarrollo urbano de Barcelona mediante el Plan Director del Área Metropolitana de Barcelona —1966—, que revisaba el Plan Comarcal de 1953; al mismo tiempo se manifiesta cada vez más la tendencia de Barcelona a convertirse en el gran centro terciario del área, mientras que el uso residencial se desplaza según los grandes ejes de comunicación por el Vallés y Maresme. Igual camino sigue el uso industrial que desde 1960 se difunde por el área: en este sentido el Arbitrio de Radicación, creado por el municipio, contribuye decisivamente a estimular la migración de la industria.

Al intentar convertir la ciudad en un centro terciario se programaron amplias obras de infraestructura, como la supresión de las vías férreas y de la estación de Francia, el segundo tramo del Paseo Marítimo y la construcción de estaciones depuradoras que beneficiaban este sector litoral barcelonés, así como la construcción de una red de comunicaciones que pusiera en rápida comunicación Barcelona y las poblaciones del área metropolitana. Por otra parte se justificaba la renovación urbana que esto supone, alu-

diendo a cuestiones de prestigio como la necesidad de «estructurar la Ciudad de acuerdo con su nueva configuración urbanística que ha de tener dentro del área metropolitana» y o de «iniciar ventajosamente la etapa competitiva con otras ciudades mediterráneas...»³².

Con estos presupuestos se comprende mejor cual es la finalidad del proyecto: revalorizar unos terrenos que ya no servían para lo que estaban destinados. Las dos grandes sociedades promotoras antes citadas serán la base, junto a otras grandes empresas³³ del sector, de RIBERA S.A., sociedad creada en 1966 para llevar a cabo el proyecto. La organización de éste corresponde a una verdadera organización capitalista y a una obra de prestigio. Se intenta asociar a los restantes industriales del barrio, facilitándoles el traslado a los polígonos industriales —uno en Barcelona y dos fuera de ella— que la misma RIBERA S.A. ha promocionado³⁴. Se amplía la sociedad mediante la entrada de entidades bancarias y de RENFE. El proyecto está realizado por A. Bonet, uno de los arquitectos urbanistas más prestigiosos y se encarga la Información sociológico-urbanística a CEDEC en 1966³⁵.

Las características urbanísticas iniciales del Plan de la Ribera eran las siguientes: ordenar el sector en supermanzanas de 500 m. de lado que llegaban hasta el mar. El uso era residencial y comercial; las plantas bajas de los edificios se destinaban a aparcamiento, mientras que los comercios y viviendas se debían instalar en las plantas elevadas. Todo lo cual permitía una fuerte densidad de población, puesto que se albergaría a 180.000 personas. La

³² La apología de Barcelona como ciudad de servicios o centro terciario aparece claramente explicitada en la presentación del Sr. Alcalde de Barcelona en *Barcelona 2.000. Estudio de Ordenación Urbana*, Barcelona, 1970.

³³ Composición de RIBERA, S. A. Ver Apéndice II.

³⁴ CORREO CATALAN, 26 de marzo de 1970.

³⁵ CEDEC, *Información sociológico-urbanística de la franja del litoral Este de Barcelona-ciudad (Plan de la Ribera)*, Barcelona, 1966. En las conclusiones de este informe se ponía de relieve los riesgos que el Plan podría comportar en cuanto afectaba a un buen número de personas y a unos barrios con entidades recreativas y culturales en pleno funcionamiento y en cuanto que la aspiración de poner Barcelona cara al mar podría convertirse únicamente en una salida al mar de Barcelona-centro.

³¹ Sobre este desarrollo es interesante el análisis realizado por BUSQUETS, DOMINGO FONT, GOMEZ y SOLA MORALES, *Concurso Pueblo Nuevo*, Barcelona, 1971.

autopista del litoral, pieza esencial del proyecto, comunicaría este sector con el resto del Área y con el resto de la ciudad. Además se crearía un centro comercial en lugar próximo a la actual estación de Francia. El proyecto surgía con independencia de los núcleos ya existentes, Pueblo Nuevo y Barceloneta y parecía prever un tipo de edificación destinado a clases altas. La opinión pública parecía inicialmente interesada en el Proyecto³⁶ y sólo alguna publicación popular intentó la crítica del mismo³⁷.

A pesar de que en febrero de 1968 el Ayuntamiento aprobó inicialmente el proyecto como un avance del Plan Parcial, el Plan encontró la fuerte oposición de diferentes estamentos por motivos diversos. En primer lugar, desde el punto de vista de la administración, a pesar de que indudablemente el Plan era visto con interés y de que RENFE había entrado a formar parte de RIBERA S. A., el Plan se oponía a las normas urbanísticas previamente aprobadas: el Plan Comarcal de 1953 consideraba este sector como residencial-industrial y con una densidad más baja. Los afectados, por su parte, se oponían por distintas razones: los propietarios, comerciantes y pequeños industriales por haber sido dejados al margen de la operación y los habitantes del sector —clase media y obreros— por el peligro de ser expulsados de sus viviendas, no sólo por la renovación global que suponía el Plan sino también por la renovación puntual que podía desencadenar en otros sectores de los barrios inicialmente no afectados. La presión de los primeros motivó la entrada en la oposición de ciertas fuerzas vivas, de la Organización Sindical y del concejal del Distrito³⁸. A lo largo de 1970 se suceden las mues-

³⁶ Véase sobre este punto la Revista «Destino» de 11 de septiembre de 1965, y HUERTAS CLAVERIA, *Barcelona la vieja se rejuvenece: Plan de la Ribera intentará derribar la frontera que separa Barcelona del mar*, Destino, Barcelona, 5 noviembre 1966.

³⁷ FAVA, M.: *Plan de la Ribera*, CAU, n.º 13, cita la revista «4 Cantons», junio 1965.

³⁸ Confrontar las campañas en contra del Plan aparecidas en *Solidaridad Nacional*, y *La Prensa*, en abril de 1970, y en REIXACH, J.: *Unanimitat de criteris entre treballadors i empresaris en la impugnació del Plan...*, en «Acció Sindicalista», abril 1971, n.º 98.

tras de oposición de estos grupos mientras que la oposición verdaderamente popular, todavía no se manifiesta con fuerza.

En agosto de 1970, el Ayuntamiento hace suyo el proyecto y presenta al Pleno Municipal el «Proyecto de modificación del Plan Comarcal de Ordenación Urbana de Barcelona afectante al Sector Marítimo Oriental». No se trata sino de una mera apariencia, mediante la cual se intentaba lograr dos objetivos: uno el cambio de cualificación del sector y otro desorientar a la opinión pública para hacer creer que el Plan de la Ribera no se llevaría a cabo. En realidad se trataba de favorecer la iniciativa privada; una vez más los Planes Parciales, como han señalado J. Borja y M. Tarragó, sirven para cambiar la zonificación favoreciendo los intereses privados, hasta tal punto —que «no solamente el urbanismo lo dirige el interés privado sino que además la actuación de la administración lo complementa o favorece y sus decisiones lo justifican o legalizan»³⁹.

Una buena demostración de que nada había cambiado lo constituía el carácter de la Memoria del Plan presentado por el Ayuntamiento. Constaba sólo de cinco páginas de extensión y únicamente proponía, aparte del cambio de cualificación, dividir el sector en 4 polígonos de actuación, señalando el uso de cada uno de ellos, modificar el trazado de comunicaciones y señalar la periodicidad de actuación. Como bien expuso el Sr. Bertrán Florez en el Pleno de aquellas fechas no se trataba sino de «variar el Plan General de Ordenación Urbanística de Barcelona», aprobado en 1953 con el fin de establecer oportunamente las modificaciones adecuadas⁴⁰. En la Memoria no se mencionaban las cuestiones de equipamientos y dotaciones.

La parte de la Barceloneta afectada quedaba incluida dentro del Polígono I como de residencia urbana intensiva de bloques aislados, con una edificabilidad de 2'5 m² techo

³⁹ BORJA, J. y TARRAGO, M.: *La planificación urbana*, en «La Gran Barcelona», op. cit., pág. 126.

⁴⁰ Información sobre la Sesión Pública Ordinaria del Pleno Municipal, aparecida en *La Vanguardia*, 14 de agosto de 1970.

por m² de solar, y una densidad máxima de 175 viviendas por hectárea. Como el resto del sector, las industrias propietarias del suelo habían conseguido su propósito:

- Cambio de cualificación del suelo de industrial a residencial.
- Traslado de la autopista.
- Rápida actuación puesto que el polígono sobre el que se actuaba primero era el situado en la Barceloneta, que incluía los terrenos propiedad de la Maquinista y de la Catalana.

Al mismo tiempo la aprobación de este Proyecto Municipal no implicaba la desaparición del Plan de la Ribera, sino que, muy al contrario, era una forma de legalizarlo. Prueba de ello era que RIBERA S.A. seguía en activo y hacía incluso declaraciones a la prensa sobre los beneficios sociales de la operación de renovación; o sobre la fecha de inicio del Plan de la Ribera ⁴¹.

En estos momentos cuando se organiza la oposición al Plan, oposición que aglutinará a diversas fuerzas. En primer lugar a propietarios, comerciantes e industriales —primeros opositores— en torno a la Asociación de Propietarios, Comerciantes e industriales del Barrio Plan de la Ribera, con apoyo de algún grupo financiero y de la Organización Sindical. Junto a ellos los vecinos afectados, a través de Asociaciones de Vecinos del Taulat, y el Casino la Alianza representando unos valores tradicionales del barrio. A partir de marzo de 1971 se unió a ellos la Asociación de Vecinos de la Barceloneta que aglutinaba a un sector de los vecinos de este barrio afectado por el Plan. Fácilmente puede comprenderse que este conjunto de fuerzas poseen unos intereses que en algún momento pueden llegar a entrar en contradicción, pero que a pesar de ello puede considerarse, en ciertos aspectos, uno de los primeros movi-

⁴¹ Declaraciones del Sr. Serra Serra, gerente de RIBERA, S. A., a *Solidaridad Nacional* el 9 de abril de 1970. Es importante señalar que así como en los proyectos de renovación urbana realizados en Estados Unidos se suele utilizar como justificación de los mismos las ventajas sociales, en el Plan de la Ribera ésta sólo se ha producido con posterioridad a la presentación del proyecto.

mientos sociales urbanos que se han producido en nuestra ciudad ⁴².

El primer objetivo era la impugnación al Plan propuesto por el Ayuntamiento dentro del plazo señalado para ello. Otras fuerzas sociales como los colegios de profesionales y diversas entidades ciudadanas se unen a la oposición. Al finalizar el plazo se han presentado unas 8.000 impugnaciones, de las cuales 840 por parte de los vecinos de la Barceloneta.

Terminada esta acción se organiza una nueva forma de lucha y concienciación a través de coloquios, mesas redondas sobre el Plan, que se celebraban en el Pueblo Nuevo, la Barceloneta o en las sedes de entidades culturales. Al mismo tiempo surge por iniciativa de las entidades antes citadas, el concurso de ideas para elaborar un contraplan. Se presentaron diez proyectos que son expuestos al público en el Casino de la Alianza del Poble Nou. A fines de 1971 se falla el concurso, adjudicándose el primer premio el equipo compuesto por los arquitectos Busquets, Domingo, Font, Gómez y Solá-Morales, miembros del Laboratorio de Urbanismo de la Escuela Superior de Arquitectura de Barcelona. El Plan Torres Clavé presentado por S. Tarragó, A. Barrionuevo y A. Marín obtuvo un premio especial concedido por «Amigos de la Ciudad».

El proyecto ganador reviste gran interés tanto por las soluciones propuestas como por el análisis teórico realizado. La memoria presentada es en primer lugar un análisis del desarrollo urbano de Barcelona, considerándolo como resultado del modo de producción capitalista. Dentro del desarrollo de la ciudad se analiza especialmente las áreas de localización industrial y de residencia obrera en en las que se inserta el sector afectado por el Plan.

El análisis de los mecanismos que mueven el desarrollo urbano de la ciudad, les lleva a concluir que éste se ha

⁴² Sobre movimientos sociales puede verse el trabajo de CASTELLS, M.: *Planificación urbana y movimientos sociales: el caso de la renovación urbana en París*. Comunicación al Coloquio del C.N.R.S. sobre «L'analyse Interdisciplinaire de la Croissance Urbaine», Toulouse, junio 1971. (Trad. española por EQUIPO URBANO, Depto. de Geografía de la Universidad de Barcelona.)

realizado en función de las posiciones directas del capital por aumentar sus beneficios, hecho que se refleja en la relación existente entre localización y dominio social.

Por esta causa, más que unas soluciones técnicas concretas que se expresarían en forma de standards, déficits, usos del suelo, los autores del proyecto ganador proponen «una estrategia que frente al intento, por una parte, de remodelar el frente marítimo para residencia de lujo, o de integrar la zona al Ensanche burgués, y a su mecanismo especulativos de gestión, por otra, plantee la oportunidad de recuperar la zona globalmente para un uso residencial obrero»⁴³. Se trata de conseguir un dominio social del espacio en cuestión por parte del pueblo y atacar la segregación existente, mediante una cuña de uso popular con vivienda económica, en este sector de alta centralidad.

Su propuesta es en realidad una propuesta teórica puesto que de un planteo teórico de la zona pueden deducirse unos objetivos y unos modelos orientativos sobre cuáles son los instrumentos de intervención más adecuados para influir en los procesos. Para ello articulan un grupo de operaciones singulares, estratégicas, con idea de acción indirecta de la zona a través de su incidencia sobre las relaciones anteriormente enunciadas, y sobre los procesos tipológicos en curso actualmente en el sector (procesos tipológicos colmatados precisando reequilibrio, procesos estables y procesos obsoletos). Frente a estos grupos se propone una actuación mediante tres tipos de procesos: ordenación, cualificación y estructuración, que se articularían en varias operaciones singulares y que, actuando sobre los primeros, servirían para conseguir los objetivos propuestos.

Las operaciones propuestas son varias. En primer lugar la estructura viaria y del transporte público, caracterizadas por la utilización de vías tradicionales —Meridiana, Granvía— que relacionan el sector con el centro de la ciudad, y por la potenciación de otras vías: la de circunvala-

ción al Parque de la Ciudadela, que enlazaría con Meridiana, ejes verticales (Vía Trajano y Bach de Roda) para comunicación mar-montaña y la autopista o cinturón litoral que pasaría por Paseo Calvell y cementerio. El Paseo Marítimo en forma quebrada queda como vía de circulación lenta.

Se proponen también agrupaciones residenciales, una en Bach de Roda, en la intersección del eje norte a sur y el Paseo Marítimo, y otra en el Bogatell. Esta última serviría de articulación entre la Barceloneta y el resto del sector, siendo a la vez residencial y hospitalario; lo cual supondría destinar el suelo industrial obsoleto (Maquinista y Catalana) y de equipamiento (Hospital Infecciosos) a suelo público, con la finalidad de que la intervención pública evite al transformación rápida del sector, en detrimento de los vecinos, que se produciría de realizarse por iniciativa privada.

La instalación de un Policlínico junto al Hospital de Infecciosos sería otro elemento que contribuiría a evitar el aislamiento de la Barceloneta con el resto del sector, puesto que los servicios, instalaciones, residencias anejas al Policlínico servirían de enlace entre la Barceloneta y otros barrios. También serviría para dar al Parque de la Ciudadela una salida al mar.

Otra de las propuestas era la de crear un centro de recalificación (oficinas, comercios, terminal de transportes urbanos) al final de la Diagonal en su encuentro con el Cinturón Litoral y Paseo Marítimo, que serviría para contrarrestar la imagen negativa que la depuradora, incineradora y térmica instaladas allí podrían crear.

También se establece una serie de propuestas en cuanto a los cascos urbanos vitales existentes (Barceloneta, Catalana y Poble Nou). Para la Barceloneta se propone «el mantenimiento del actual sistema de organización urbana introduciendo usos e infraestructuras adyacentes que favorezcan su mantenimiento y revitalización». En este sentido, los autores del proyecto ganador han evitado cualquier posible segregación provocada por grandes infraestructuras, acentuándose en cambio la singularidad mor-

⁴³ BUSQUETS, DOMINGO, FONT... *Concurso Pueblo Nuevo*, op. cit., Memoria, pág. 1.

fológica del barrio como un elemento urbano significativo.

En Pueblo Nuevo se apoya también la revitalización de su casco antiguo, apoyando el desarrollo del sector en el cruce Bach de Roda, Paseo Marítimo y Mariano Aguiló-Triunfo. En la Catalana se admite la situación de hecho creada, aunque con control público del suelo.

Por último se propone dar una utilización pública a una serie de instalaciones obsoletas próximas al Parque de la Ciudadela: la estación de Francia como estación terminal de autobuses comarcales y urbanos; los cuarteles, mercado municipal y asilo para ampliación del Zoológico; el espacio restante podría estructurarse para enlace de Meridiana con las otras vías, Carlos I, Pedro IV, Bogatell y Paseo Pujadas.

El Proyecto ganador del que hemos intentado presentar una pequeña síntesis, era realmente el más valioso. Parte de los otros proyectos ofrecían interés por uno u otro motivo, y en conjunto evidenciaban la inquietud y la preocupación que el Plan de la Ribera ha creado no sólo en los barrios afectados sino en toda la ciudad.

A pesar de la oposición al Proyecto y de las aportaciones que ha supuesto el concurso de Ideas, el Ayuntamiento, sin atender a las impugnaciones presentadas, aprobó provisionalmente el Proyecto de Modificación el 29 de diciembre de 1971, introduciendo una sola variante: la autopista del litoral discurrirá por la actual vía férrea en lugar de hacerlo por la calle Enna. Tras un nuevo período de información durante el cual es impugnado de nuevo —80 impugnaciones—⁴⁴ el Ayuntamiento aprueba el Proyecto para su pase a la Comisión Provincial de Urbanismo y de ésta al Consejo de Ministros.

⁴⁴ Las entidades promotoras del Concurso de Ideas se opusieron al acuerdo del Pleno Municipal de 29 de diciembre, alegando entre otras que: los acuerdos del Ayuntamiento favorecían únicamente los intereses de los grandes propietarios de la zona, en cuanto les conceden elevados coeficientes de edificabilidad; las instituciones públicas (RENFE con 40 ha.) participan en el fenómeno especulativo; dudan sobre la legalidad del procedimiento. Proponen, por último, como alternativa el Proyecto premiado en el concurso de Ideas. Para una visión más amplia sobre este punto: SUREDA, P.: *Plan de la Ribera*, en «Novatécnica», n.º 3, págs. 31 a 34.

La aparente inactividad actual es importante para la posterior evolución del proceso. Evidentemente la sociedad promotora del Plan ha conseguido mediante la ayuda prestada por el Ayuntamiento, a través del Proyecto de Remodelación, salvar las trabas legales que impedían su actuación; al mismo tiempo que la participación de una entidad estatal, RENFE, y de las entidades bancarias le proporciona una capacidad de maniobra política y económica muy grande. Hay un nuevo elemento que ha venido a sumarse a la situación: se trata del consorcio urbanístico del Maresme con su proyecto de la Avenida de la Maresme, un Paseo Marítimo que, enlazando con el Paseo Marítimo al final de la Barceloneta, seguiría la costa hasta Arenys de Mar⁴⁵ cuyo papel en relación con el Plan de la Ribera no está claro todavía.

Dentro de las fuerzas en oposición hemos de distinguir entre, por un lado, aquellas a quienes el proceso reivindicativo ha servido para ser tenidos en cuenta y para participar con igual oportunidad en la operación y no ser perjudicados en sus intereses de propietarios o industriales, y por otro lado las fuerzas verdaderamente populares, vecinos y obreros de las industrias del sector. Esto último, pueden ser a la larga dejados al margen de la negociación que en definitiva se arbitrará entre RIBERA S.A. por una parte y el resto de propietarios, industriales y comerciantes del sector, por otra. El Ayuntamiento actuaría de árbitro en esta contienda entre intereses privados.

El Plan de la Ribera muestra, una vez más, cómo en un sistema económico capitalista la clase dominante adapta la ciudad a sus necesidades, mientras que la administración hace posible esta actuación aún en contra de los intereses del pueblo. Por lo cual nuevamente se evidencia que los problemas urbanos tienen amplias raíces políticas, y que todo intento de realizar un plan urbanístico verdaderamente social es imposible dentro del marco de la sociedad capitalista.

⁴⁵ «Diario de Barcelona», 7 de abril de 1971.

II

POBLACION Y FUNCIONES

EVOLUCION DE LA POBLACION

Dentro de la evolución demográfica de la Barceloneta podemos establecer tres períodos (gráfica 4). El primero comprende desde la construcción del barrio hasta fines del siglo XIX. A lo largo de él, el aumento de la población es paralelo a una expansión urbana de tipo vertical y horizontal que, como hemos señalado antes¹, da a la Barceloneta de fines del XIX los límites actuales. El segundo período entre 1900 y 1960, también de expansión, se caracteriza por un amplio crecimiento demográfico en relación con el crecimiento vertical y la subdivisión de las viviendas y se traduce en una verdadera saturación y superpoblamiento del barrio. Por último, a partir de 1960 podemos distinguir un tercer período a lo largo del cual se observa un notable descenso de la población.

1. *1753-1900. Crecimiento urbano y crecimiento demográfico*

Los datos de que disponemos para este período proceden de muy distintas fuentes, siendo su valor meramente indicativo. Resulta, sobre todo, particularmente dudosa la que se refiere al número de habitantes de 1778 tomada de Algave², que es excesivamente alta comparada con cifras anteriores y posteriores. En la tabla siguiente damos una relación de las cifras absolutas de población de la Barceloneta y de las fuentes a partir de las cuales se ha obtenido.

¹ Véase la 1.^a parte, cap. 3.

² ALGAVE MARQUES y BELLON, *Barcelona a la mano*, Barcelona, 1778.

Cuadro 7

EVOLUCION DE LA POBLACION DE LA BARCELONETA

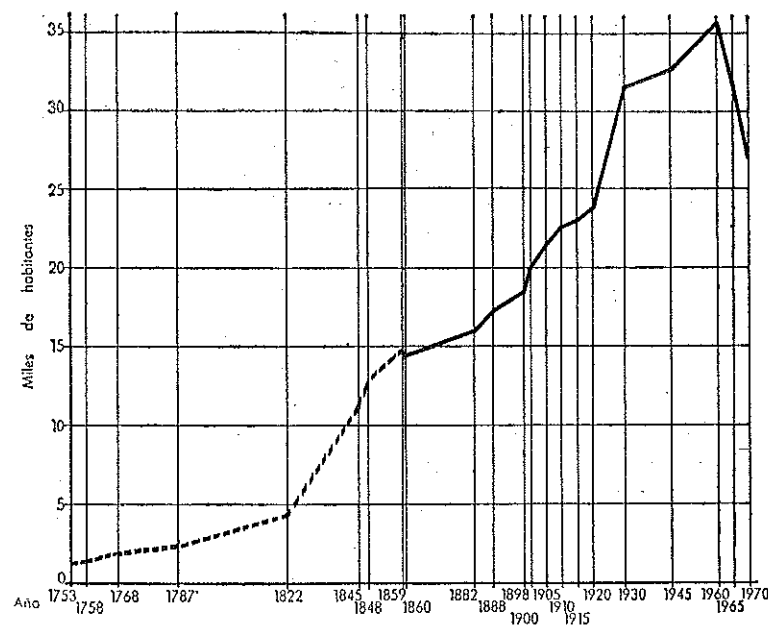
Año	Habitantes	Fuente
1756	1.314	Encabezamiento Marqués de la Mina ³
1758	1.350	Gaseta de Barcelona
1759	1.570	Gaseta de Barcelona
1768	1.977	Censo de Aranda ³
1778	4.606(?)	Algava Marques y Bellón
1787	2.392	Censo Floridablanca ³
1822	4.118	Recuento incluyendo sólo españoles ⁴
1845	11.000	Madoz
1848	12.738	Padrón de la Oficina de Seguridad Pública y Figuerola.
1859	14.795	I. Cerdá
1860	14.700	Censo ³
1882	15.826	Colomer y Codina
1888	17.053	A.E.C.B.
1897	18.382	A.E.C.B.
1900	20.538	A.E.C.B.
1905	21.370	Padrón General A.E.C.B.
1910	22.247	Censo 31-XII-1910 A.E.C.B.
1915	22.957	Padrón General A.E.C.B.
1920	24.034	Censo 1920 A.E.C.B.
1930	31.590	Censo Padrón 1930 en Gaseta de Barcelona
1945	32.385	Padrón 1945
1960	35.373	Censo 1960
1965	31.686	Padrón 1965
1970	26.969	Censo 1970 (datos provisionales obtenidos de los cuadernos de tabulación manual)

³ Datos de GUITERT DE CUBAS, A.: *Barceloneta*, pág. 169.
A.E.C.B., Anuario Estadístico de la Ciudad de Barcelona, años 1902 a 1920.

Dentro de este período que abarca aproximadamente siglo y medio, debemos distinguir tres fases: 1753-1822. Crecimiento lento que refleja la coyuntura demográfica de la ciudad ⁴ y la general del país, acusando los efectos de la guerra de Independencia y la epidemia de fiebre amarilla de 1821 ⁵. Esta última afectó con gran fuerza al barrio;

⁴ FIGUEROLA: Estadística de Barcelona en 1849, págs. 40-41.

⁵ VICENS VIVES, J.: *Historia Económica de España*, pág. 561, *Coyuntura económica y reformismo burgués*, Barcelona, 1969.



Gráfica 4. Evolución de la población de la Barceloneta.

duró del 6 de agosto al 22 de agosto al 22 de noviembre ⁶, llegando a morir 15 personas en un solo día.

1828-1860. Período de rápido aumento demográfico. La mejora de la situación económica y el gran impulso industrial que experimentó Cataluña y más concretamente Barcelona dará lugar a un aumento de la población. Barcelona y los municipios que más tarde se agregarán a ella, crecen rápidamente en estos años, como ha puesto de relieve Vicens Vives, duplicando su población entre 1826 y 1857 ⁷. Pero el crecimiento de a Barceloneta es todavía mayor, puesto que entre estos mismos años (1822 y 1860) triplica su población, reflejando así la gran transformación urbana

⁶ GUITERT DE CUBAS, A.: *Barceloneta*, Barcelona, págs. 57-58.

⁷ VICENS VIVES, *Industrials y politics del segle XIX*, pág. 26.

que sufre a partir de 1838, mediante el crecimiento en altura por la autorización de levantar un segundo piso.

1860-1900. Fase de crecimiento lento, explicable por las fuertes epidemias que afectan a la ciudad y al barrio: cólera morbo en 1854 y 1865 y fiebre amarilla en 1870. En 1854 murieron, según Cerdá, 5.657 personas de cólera morbo asiático en la ciudad, de las cuales 489 fallecieron en la Barceloneta; en 1865 murieron 363 en la Barceloneta y 3.717 en toda Barcelona⁸. Las epidemias solían afectar con más intensidad a la Barceloneta por ser un barrio portuario. La epidemia de fiebre amarilla de 1870 alcanzó tal virulencia que el barrio fue aislado, trasladándose a los enfermos al ex-convento de Montalegre de Tiana donde murieron 75 de ellos. Hasta tal punto el barrio quedó paralizado en todas sus actividades que durante tres meses dejaron de funcionar las industrias del mismo⁹.

Sin embargo y a pesar de la mortalidad extraordinaria, en los últimos años del siglo (1882-1900), la Barceloneta inicia un ascenso demográfico, acusando el impacto de la fuerte inmigración que recibe Barcelona en estos momentos.

En resumen, podemos afirmar que, en conjunto, desde su creación hasta fines del siglo XIX el crecimiento demográfico del barrio ha sido constante, al igual que su densificación. A pesar de sus limitadas posibilidades de extensión horizontal y vertical el barrio presenta a mitad del siglo una densidad bastante considerable (704'5 hab. por ha.) si la comparamos con otras que se alcanzan años más tarde y si tenemos en cuenta la escasa altura que los edificios tenían en 1859¹¹. En este mismo año la densidad por vivienda daba un promedio más alto que el de la Barceloneta amurallada: en ésta era de 3'1 habitantes por vivienda, mientras que en la Barceloneta era de 3'4.

⁸ CERDA, I.: *Teoría y práctica de la urbanización*, pág. 487.

⁹ GUITERT DE CUBAS, cp. cit., págs. 57-58 y CASTILLO, A.: *La Maquinista Terrestre y Marítima*, Barcelona, 1955, pág. 160.

¹¹ La densidad en 1859 se ha obtenido a partir de los datos de superficie y de población recogidos por Cerdá.

Cuadro 8

DENSIDAD POR VIVIENDA EN 1859

	Viviendas	Habitantes	Densidad hab./vivienda
En la urbe matriz (Barcelona)	44.833	163.038	3,1
En el suburbio marítimo (Barceloneta)	4.290	14.795	3,4
En los suburbios o barrios de San Beltrán y Hostafranchs	1.592	8.453	5,8

Fuente: CERDA, *Teoría general de la urbanización*, tomo II, págs. 226-227.

A pesar de la escasa diferencia ésta es muy significativa, puesto que como es sabido, en la obra de Cerdá, se considera que en la ciudad amurallada, el grado de hacinamiento era muy considerable¹².

Cerdá nos corrobora este hecho cuando en su obra nos habla con referencia a la Barceloneta, de que «en los registros municipales consta que hay hogar en el cual se albergan hasta trece individuos».

Elaborando los datos que Cerdá nos ofrece en su obra¹³ podemos conocer cuáles eran los sectores de la Barceloneta que poseían una densidad por vivienda muy superior a la media del barrio y de la ciudad. Vemos así como las mayores densidades —entre 4 y 4'9 habitantes por vivienda— se concentraban en los sectores más nuevos cercanos a la playa, mientras que el sector construido en el siglo XVIII presentaba una menor densidad. Es interesante des-

¹² BOHIGAS, O.: *Barcelona entre el Plá Cerdá i el barraquisme*, pág. 79.

¹³ Los datos son resultado de dividir a nivel de manzana la cifra de población total por el número de viviendas que Ildefonso Cerdá presenta para 1859 en su obra *Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona*, Madrid, 1867, vol. II, págs. 206 a 223. Para una crítica de esta fuente véase SAEZ BUESA, A.: *La población de Barcelona en 1863 y 1960*. Servicio de Estudios del Banco Urquijo, Madrid, Moneda y Crédito 1968. Los datos han sido cartografiados utilizando el plano dibujado en 1860 por R. Alabern y conservado en el Instituto Municipal de Historia de la Ciudad, que coincide exactamente con la relación y nombre de las manzanas que Cerdá utiliza.

tacar que esta mayor densidad de los sectores cercanos a la playa y alejados del núcleo del siglo XVIII se mantiene a lo largo de nuestro siglo, de tal modo que los barrios del Varadero, Concordia y Orientales han sido siempre los más poblados de la Barceloneta.

2. 1900-1960. Superpoblamiento del barrio

La Barceloneta y Barcelona siguen durante estos sesenta años una evolución demográfica parecida, caracterizada por un aumento constante de la población con un pequeño bache, más acentuado en la Barceloneta, entre 1930 y 1945 a causa de la Guerra Civil.

Si analizamos la evolución demográfica de cada uno de los 5 barrios de distrito que forman la Barceloneta, veremos los detalles de esta evolución, pudiendo establecer los siguientes momentos:

1900-1915. En estos años, si bien el conjunto de la Barceloneta sigue creciendo en los barrios de Varadero, San Miguel y Concordia, puede apreciarse un pequeño descenso, que en parte podríamos explicar por la marcha de posibles clases altas hacia las nuevas construcciones del Ensanche barcelonés —es un momento de gran actividad constructora en este sector— aunque aquí por tratarse de un barrio obrero no se registra el éxodo de un modo tan acusado como, según Olives, se aprecia por estos años en San Cugat del Rec¹⁴. Junto a este hecho, es probable que el crecimiento natural negativo de estos años sea responsable, como en el conjunto de Barcelona, del escaso crecimiento demográfico de la ciudad y del barrio.

1915-1920. Es un quinquenio de crecimiento lento para la mayoría de los barrios de la Barceloneta, a excepción

¹⁴ OLIVES PUIG, *San Cugat del Rec*, tesis de licenciatura, pág. 47. También se puede comprobar este hecho siguiendo los permisos de obras concedidos por el Ayuntamiento, mucho más numerosos en el Ensanche que en otros sectores de la ciudad. Cf. A.E.C.B., 1910, 1911.

Cuadro 9
EVOLUCION DE LA POBLACION DE LA BARCELONETA POR BARRIOS

	1888	1898	1900	1905	1910	1915	1920	1930	1945	1960	1965	1970
1 Varadero	2764	2938	3953	4068	3828	3322	3469	4328	5237	5195	4433	4115
2 Concordia	3137	3239	3175	3316	3142	3950	4166	5367	5502	6333	5655	4462
3 Orientales	3246	3128	3272	3461	4059	4301	4673	5162	4103	5336	4639	3941
4 San Miguel	3554	4849	5374	5564	6005	5433	5650	8406	8396	9611	8231	6749
5 Gasómetro	4352	4228	4764	4961	5213	5941	6076	8327	9147	8898	8728	7702
TOTAL	17053	18382	20538	21370	22247	22957	24034	31590	32385	35373	31686	26969

de Orientales. De igual forma la ciudad en conjunto crece poco en estos años, situación explicable por la mortalidad extraordinaria, debida a la epidemia de gripe que afecta a Barcelona y a toda España entre 1917-1918 y por el crecimiento vegetativo negativo que experimenta la ciudad. Efectivamente, en el quinquenio 1915-1919 las defunciones superan en un 3,75 % a los nacimientos, registrándose en este quinquenio el más bajo crecimiento vegetativo del siglo.

La evolución detallada de las cifras totales de población en los distintos barrios de la Barceloneta en éste y en anterior período, puede seguirse en el siguiente cuadro, en el que se aprecian las elevadas cifras alcanzadas en los de Varadero, Concordia y Orientales.

1920-1930. Se trata de un decenio de rapidísimo incremento de la población en todos los barrios. La Barceloneta aumenta en esos años en 7.356 habitantes, cifra igual a una tercera parte de la población de 1920. Este hecho es reflejo del rápido incremento demográfico de la ciudad a causa de la fuerte inmigración que recibe en este período y del notable descenso de la mortalidad (que pasa de 21'25 por mil en el período 1920-1924 a 17'80 en 1925-1929) que compensa una natalidad cada vez más baja (21'66 por mil entre 1925-1929 frente a 23'86 en el quinquenio 1920-1924) y que asegura un crecimiento vegetativo positivo¹⁵. La Barceloneta es, como otros barrios, lugar de alojamiento de inmigrantes y a ellos se debe el crecimiento de la población, puesto que en 1930 más de la mitad (un 55'10 %) de la población de la Barceloneta había nacido fuera de la ciudad.

A partir de 1930 y hasta 1945 no poseemos datos de población, por lo cual no es posible apreciar exactamente el impacto de la Guerra Civil en la demografía del barrio. En conjunto, la cifra de población no desciende entre estos dos años, sino que incluso aumenta en 795 personas. No obstante las destrucciones de viviendas a causa de los

bombardeos que se reflejan en el descenso de población de los barrios de Orientales y San Miguel que fueron los más afectados. Parece que desde 1938 a causa de los bombardeos marchó la gente a otros barrios de la ciudad, alejados del puerto y que después de la contienda marcharon muchos más. Pero la inmigración de los primeros años de la década de los 40 oculta estas marchas y hace crecer el total de la población.

A partir de 1950 Barcelona recibe importantes contingentes de inmigrantes, el 43 % de la inmigración interior total de España en ese decenio. Este hecho explica el fuerte crecimiento del barrio entre 1945 y 1960, y el hecho de que en este año se alcance el punto de máxima congestión. La población aumenta en quince años en 2.988 personas y se llega a las máximas densidades de toda la historia de la Barceloneta.

En 1960 la densidad media de la Barceloneta es de 1.445'6 habitantes por ha., cifra muy superior a la de Sant Cugat (1.286'5) que, como ya vimos, y al contrario que nuestro barrio había comenzado a experimentar desde unos años antes un descenso de su población.

Como en la actualidad, Concordia con 2.139'5 habitantes por ha. era el sector más denso del barrio y quizás de toda la ciudad. Hemos de señalar que en estas fechas los únicos barrios de la Barceloneta que pierden población son Varadero y Gasómetro, aunque los descensos son poco considerables, 42 y 249 personas respectivamente. En el primer caso es probable se deba a la desaparición del grupo de barracas conocido por la Montañeta, mientras que en el caso de Gasómetro, es difícil de explicar puesto que las barracas contruidas en aquel sector continuaron existiendo hasta 1966.

3. *La descongestión*

A partir de 1960, y sobre todo desde 1965, la población de la Barceloneta desciende siguiendo una evolución parecida a la que años antes se había iniciado en otros ba-

¹⁵ Los datos de natalidad y mortalidad han sido obtenidos de una serie anual desde 1900 a 1946, que figura en la «Gaceta Municipal de Barcelona de 1946», Barcelona I.M.E., 1947, pág. 29.

rrios del casco antiguo, como por ejemplo San Cugat del Rec.

En cuanto a las razones de que este descenso se haya iniciado más tarde que en San Cugat apuntamos, como hipótesis, varios posibles motivos. El primero es que quizá la proximidad al centro de trabajo haya influido en la permanencia de la población en el barrio, a pesar del hacinamiento. Hemos de tener en cuenta que en la Barceloneta no solamente vivían pescadores y portuarios, sino que además en 1960 se encontraban aún en funcionamiento los talleres de la Maquinista, que empleaban a casi mil obreros, y las instalaciones de la Catalana de Gas, que empleaban a unos dos mil obreros, a los que deben unirse casi mil entre Nuevo Vulcano y las restantes industrias del barrio. La segunda razón podía ser la permanencia de las barracas hasta 1966 debido a que sus habitantes carecían de medios económicos para ir a nuevas viviendas que, a pesar de ser de construcción oficial, eran más caras que las que poseían en aquel momento. Por último debemos añadir a estas razones el alquiler relativamente bajo de las viviendas.

A pesar de todo, el descenso de la población sólo implica una relativa mejora en las condiciones de habitabilidad de la Barceloneta y ésta seguía ostentando en 1965 la nada brillante característica de ser el barrio más denso de Barcelona.

LA INMIGRACION Y SUS REPERCUSIONES EN LA ESTRUCTURA DE LA POBLACION

La instalación en el barrio y sus causas

La Barceloneta es, hasta principios de nuestro siglo un arrabal marítimo, ligado totalmente a las actividades del puerto y del mar en general, en el cual se desarrollará posteriormente una importante actividad industrial. Estos dos hechos condicionan la inmigración de tal modo que es probable que los primeros inmigrantes llegados al barrio no lo hicieran atraídos por la existencia de viviendas baratas en el área que se va degradando, como ocurre en Sant Cugat del Rec, sino porque se trataba de gentes de mar, pescadores, constructores de navíos, etc..., o bien de marinos dedicados a la navegación de cabotaje, y estaban interesados en alojarse allí, por la situación del barrio. Esta primera oleada de inmigrantes llega a la Barceloneta en los inicios del siglo XIX y Guitert nos la describe señalando que «...la afluencia de forasteros era incesante, dándose de esta época las primeras y más numerosas colonias de naturales y oriundos de Tortosa, Vinaroz, Benidorm y otras gentes del Reino de Valencia dedicados a nobles y azarosas ocupaciones de mar»¹. Según parece, también fue relativamente importante la instalación a fines del siglo XIX de chinos y filipinos, también en relación con el carácter portuario del barrio² ya que se trataba de tripulación de embarcaciones que efectuaban la travesía entre Filipinas y Barcelona.

Frente a esta primera inmigración, la de nuestro siglo

¹ GUITERT DE CUBAS, A., op. cit., pág. 100.

² FORNER: *Historia de la Barceloneta*, Barcelona, 1947, pág. 101.

está más en función de la proximidad a los lugares de llegada, estación y puerto, y de la existencia de viviendas baratas, que en función de la actividad laboral que realizan.

En la década 1920-1930 y a partir de la Guerra Civil (1936-39) el barrio recibirá una fuertísima inmigración que ocupará los sectores de barracas, las viviendas desocupadas por la gente que ha marchado del barrio o bien vivirán realquilados, incluso en los pequeños *quarts de casa*. Si bien una buena parte de ellos son pescadores, portuarios y marinos, también constituyen una población obrera sin cualificar que puede emplearse o no en las industrias de la Barceloneta y que frecuentemente trabajan como peones de la construcción.

No obstante, hemos de tener en cuenta que pervive hasta la actualidad una corriente inmigratoria de pescadores que se alojan en el barrio, al menos como primera vivienda, por estar en él el centro de trabajo y por la tradición pesquera de la Barceloneta.

Las fases de inmigración

No disponemos de datos estadísticos municipales publicados hasta 1900, por lo cual desconocemos las características cuantitativas de la inmigración anterior. Con respecto a los datos que utilizamos, hemos de señalar que únicamente se refieren al lugar de nacimiento de la población, no a su calidad de inmigrantes. Pero son los únicos asequibles que nos permiten conocer la inmigración a la Barceloneta en cinco momentos: 1900, 1930, 1945, 1960 y 1965³.

Los datos de que disponemos para 1900 sólo nos permiten una primera aproximación al conocimiento de la inmigración, puesto que no explicitan qué parte de la población había nacido en la ciudad, indicando únicamente el número de nacidos en cada una de las provincias catalanas y en el resto de España. A pesar de ello si comparamos el

porcentaje de nacidos en Cataluña que presenta el barrio, con el que presenta el conjunto de la ciudad, podemos observar que era notablemente inferior en la Barceloneta (53'5 % frente a 76'6 % para el conjunto de Barcelona), lo cual pone en evidencia la importancia de los no-catalanes en el barrio y refleja una fuerte inmigración, muy superior a otros barrios obreros e inmigrantes, como el de Hostafranchs, que en estas mismas fechas contaba con un 67'7 % de catalanes.

Dejando aparte la provincia de Barcelona que poseía una cifra elevada por incluir a los nacidos en la ciudad —aunque también inferior a la del conjunto de Barcelona y a la del barrio de Hostafranchs— Tarragona era la provincia catalana que contaba con mayores efectivos poblacionales. No faltaban en el barrio extranjeros, especialmente franceses, italianos, sueco-noruegos, argentinos y norteamericanos; es importante señalar que los italianos y norteamericanos residentes en el barrio eran un 80 % hombres, lo cual parece demostrar que se trataba de tripulación de barcos.

A partir de 1930 y para los años siguientes, los datos aparecen a nivel provincial, lo cual nos permite un análisis más detallado. En 1930 el fenómeno inmigratorio es el responsable del fuerte crecimiento demográfico experimentado entre 1920 y 1930 en el barrio. En esos momentos puede verse como algo más de la mitad de la población (un 55'1 %) había nacido fuera de Barcelona, porcentaje algo menor que el de la ciudad (56'37 %). Se mantenía en aquel momento el predominio de los inmigrantes valencianos, que representaban en 1930 el 15'46 % de la población total y 21 % de los inmigrantes. Lo más interesante es que en su mayoría estos inmigrantes procedían de las provincias de Alicante y Castellón, contrariamente al conjunto de Barcelona donde predominaban los valencianos. Todo lo cual nos hace pensar que debían tratarse en su mayor parte de pescadores y sus familiares.

Los nacidos en Andalucía (12'3 %), procedentes en su mayoría de Almería y Granada, constituían, muy al contrario que en Barcelona (4'24 %) y después de los valen-

³ Para fuentes utilizadas véase Bibliografía; 5. Estadísticas.

cianos, el grupo de población más importante. Le seguían los nacidos en las provincias catalanas —especialmente Tarragona—, los murcianos y los aragoneses ⁴.

Los datos de 1945 nos hablan de las variaciones que ha sufrido el barrio en cuanto a la composición de los inmigrantes. En primer lugar, encontramos un aumento de los nacidos en Barcelona, que pasan de ser 44'9 en 1930 a 46'36 en 1945, paralelo a lo que ocurre en la ciudad, aunque en este año el porcentaje de la Barceloneta era inferior al de la media de la ciudad. También constatamos un descenso de los efectivos procedentes del Reino de Valencia, debido esencialmente a un descenso de los castellanenses, mientras que los andaluces pasan a ocupar el primer lugar dentro de los inmigrantes, representando el 14'1 %, cifra muy superior a la de la ciudad (5'82 %). Por último, notamos un notable aumento de los inmigrantes extremeños, leoneses y castellanos, en proporción superior al conjunto de Barcelona.

En 1960 sigue en aumento el número de los nacidos en Barcelona (53'76 %) de un modo más rápido que en el conjunto de la ciudad (48'29 %) hecho explicable por el arraigo de inmigrantes valencianos y catalanes y andaluces, a cuyos hijos nacidos ya en el barrio es probable se deba el aumento de población de estos años. Se observa que entre 1945 y 1960 los grupos de inmigrantes tanto tradicionales —valencianos, tarraconenses— como los de la segunda oleada —andaluces— disminuyen, mientras que los únicos que aumentan y todavía en poca proporción son los procedentes de las tierras interiores de la península —castellanos, leoneses, extremeños— y de Galicia y Aragón.

Por último, los datos de naturaleza de la población para 1965 nos ponen en evidencia cómo en el conjunto de la Barceloneta se mantiene el predominio de los nacidos en

⁴ Un análisis que hemos realizado sobre la procedencia de la población en 1930, basado en el Padrón de este mismo año, nos ha permitido comprobar que, en estas fechas, gran parte de la población andaluza y valenciana residente en el barrio, se dedicaba a actividades marítimas: pescadores, marinos, navegantes, fogoneros, maquinistas. No obstante tampoco faltaban entre ellos los jornaleros,

Cuadro 10

ORIGEN DE LA POBLACION EN LA BARCELONETA Y BARCELONA EN 1930, 1945 Y 1960

	1930		1945		1960	
	Barceloneta Total	Barcelona %	Barceloneta Total	Barcelona %	Barceloneta Total	Barcelona %
Andalucía	3.888	12,30	4.585	14,15	4.429	12,52
Aragón	1.268	4,01	989	3,05	1.164	3,29
Asurias	43	0,13	160	0,49	143	0,40
Baleares	449	1,42	396	1,22	229	0,64
Canarias	8	0,02	60	0,18	48	0,13
Castilla	695	2,20	1.173	3,62	1.618	4,57
Extremadura	79	0,25	76	0,23	231	0,65
Galicia	383	1,22	627	1,93	785	2,21
León	284	0,89	335	1,03	569	1,60
Murcia	1.774	5,61	1.813	5,59	1.438	4,06
Navarra	74	0,23	129	0,39	134	0,37
Valencia	4.885	15,46	3.466	10,70	2.523	7,14
Vascongadas	134	0,42	239	0,73	180	0,50
Plazas y Provincias						
Africanas	20	0,06	34	0,10	24	0,06
Gerona	577	1,82	402	1,24	314	0,88
Lérida	284	0,89	313	0,96	314	0,88
Tarragona	1.284	4,06	1.146	3,53	879	2,48
Barcelona (cap.)	14.184	44,90	15.019	46,36	19.020	53,76
Barcelona (prov.)	955	3,02	922	2,84	787	2,22
Extranjero	220	0,69	308	0,95	263	0,75
No consta	67	0,21	192	0,59	261	0,73
		100		100		100

Barcelona (54'01 % sobre el total), al mismo tiempo que sigue existiendo un ligero predominio de población inmigrada, especialmente el grupo compuesto por andaluces, extremeños, murcianos y canarios, que representaban el 17'10 % de la población total, mientras los nacidos en Cataluña, Baleares y Valencia con 11'57 % tenían menos importancia.

Por barrios se distingue en conjunto el Gasómetro con un menor porcentaje de nacidos en Barcelona (50'77 % del total) y por su elevada cifra 22'10 % de nacidos en Andalucía, Murcia, Extremadura y Canarias. Este hecho se halla en relación con la existencia del sector de barracas del Gas y Somorrostro, a las que antes hemos aludido, habitadas mayoritariamente por inmigrantes.

La segregación

Por los datos expuestos antes podemos deducir que la Barceloneta era, en los tres de los momentos estudiados, un barrio donde predominaba la población inmigrante, especialmente valencianos y andaluces. No obstante este hecho no sirve para valorar si en el barrio existe segregación, entendiéndose como tal «la concentración dentro de una misma área residencial de personas que reúnen características semejantes entre sí»⁵. Se trata de saber ahora si en los años estudiados, este predominio de inmigrantes se daba únicamente en este barrio o si, por el contrario, los inmigrantes aparecían también predominando en todos los otros barrios de la ciudad.

Evidentemente cuando hablamos de segregación no aludimos a un tipo de segregación étnica o racial, ni, como se ha hecho en algún caso, a una segregación basada en cuestiones lingüísticas o culturales, sino más bien a la de categorías socioeconómicas, muchas veces coincidentes con una procedencia geográfica común y en las diferencias de nivel ocupacional. La segregación puede conducir en los ca-

sos extremos a la formación de *ghettos* que, como señala Lefebvre, presentan variadas formas: «los de los judíos, los de los negros, pero también los de los intelectuales y los de los obreros»⁶. El caso de los puertorriqueños en Nueva York⁷ sería un ejemplo del primer tipo, mientras que en el caso de Barcelona sería más parecido a una segregación socioeconómica tendente a formar *ghettos* obreros.

A partir de los años cincuenta los sociólogos norteamericanos se han preocupado por medir la segregación, sea de tipo étnico o de tipo ocupacional. Todos los índices elaborados se basan, en líneas generales, en el principio de que si los componentes de un grupo dado se distribuyen al azar en el total del espacio urbano, no habría segregación, lo que supone en nuestro caso que si el cincuenta por ciento de la población de Barcelona es inmigrante, el cincuenta por ciento de la población residente en cada sector, distrito o barrio de la Barceloneta debería estar compuesto por inmigrantes. En el caso de que algunos sectores presentaran un porcentaje mucho mayor podríamos considerar la existencia de una segregación desde el punto de vista ecológico.

Los primeros intentos de elaboración de índices de segregación se deben al equipo de Jahn-Schmid-Schrag. Por su parte Otis Duncan y Beverly Duncan realizaron algunos años después un estudio crítico de todos los índices de segregación utilizados hasta aquellos momentos, al mismo tiempo que presentaban otros nuevos⁸. Posteriormente se han realizado estudios de segregación ecológica añadiendo nuevos puntos de vista sociológicos con la finalidad de poder delimitar *áreas sociales*, de una mayor complejidad que las áreas ecológicas⁹. En el caso de Barcelona, J. Olives ha puesto de relieve que la ecología de la distribución de los inmigrantes en San Cugat del Rec estaba en rela-

⁶ LEFEBVRE: *El derecho a la ciudad*. Barcelona 1969, pág. 114.

⁷ NOVAK, R. T.: *Distribution of Puerto Ricans in Manhattan Island*, en «Readings in Urban Geography», pág. 163.

⁸ DUNCAN, O.; DUNCAN, B.: *A Methodological Analysis of Segregation Indexes*, en «American Sociological Review», abril 1955, págs. 210-217.

⁹ Véase sobre este tema el resumen y notas bibliográficas de GIST-FAVA, op. cit., págs. 188 a 193.

⁵ GIST-FAVA, *Sociedad urbana*, Barcelona 1968, pág. 159.

ción con el fenómeno de «sucesión» que se producía en este barrio, el cual, de estar habitado por la nobleza y la burguesía, pasaba a ser lugar de residencia de inmigrantes obreros; pero no estudió este fenómeno en relación con el resto de la ciudad, ni planteó el problema de la medida objetiva de la segregación.

Por nuestra parte, hemos realizado un primer intento de medida de la segregación. El índice utilizado ha consistido en aplicar a este problema el *método de las dos tasas*. Este método fue elaborado por los geógrafos franceses F. Carrière y Ph. Pinchemel para el estudio de la población básica de las ciudades¹⁰. Consiste esencialmente en la comparación de dos tasas. La primera relaciona la población activa de cada ciudad con el total de la población activa urbana del país. La segunda relaciona la población activa empleada en cada uno de los sectores profesionales con el total de la población activa urbana dedicada a esta misma actividad en todo el país, ambas tasas expresadas en tantos por diez mil. La finalidad del método es simplemente valorar la concentración de efectivos poblacionales activos en una determinada ciudad, con respecto a un conjunto del que forma parte. En realidad se trata metodológicamente del mismo problema que se plantea al medir la segregación: ver si en un determinado sector se encuentra una concentración de efectivos poblacionales de una determinada clase —en nuestro caso inmigrantes— en relación con el conjunto dentro del cual dicho sector se encuentra incluido.

En nuestro caso hemos establecido y comparado dos índices o tasas. El primero relaciona la población total de los barrios de distrito de la Barceloneta, con la población total de Barcelona. El segundo relaciona la población que habita en la Barceloneta y que ha nacido en una deter-

¹⁰ CARRIERE, F.; PINCHEMEL, Ph.: *Le fait urbain en France*, París 1963. Véase también en CAPEL, H.: *El modelo de la base económica urbana*, en «Revista de Geografía», vol. III, n.º 1-2, págs. 19 y 20, una relación de este método, y una aplicación del mismo en: CAPEL, H.; TATJER, M. y BATLLORI, R.: *La población básica en las ciudades españolas*, «Estudios Geográficos», Madrid, n.º 118.

minada región y la población total procedente de esa región que habita en el conjunto del municipio de Barcelona. Ambas tasas se expresan en tantos por diez mil. Consideraremos que en el caso de que la desviación entre una y otra tasa sea nula (por ejemplo mismo tanto por diez mil de población total que de población nacida en Barcelona) no existe segregación, mientras que en el caso de que sea superior se puede considerar que existe una segregación con respecto al conjunto de la ciudad.

Los resultados obtenidos con el método indicado son muy significativos. En 1930 la Barceloneta presenta en todos sus barrios elevados índices de concentración de andaluces, valencianos, baleáricos y gallegos, siendo el barrio del Gasómetro el que cuenta con los índices más importantes en cuanto a andaluces, baleáricos y gallegos, mientras que los valencianos presentan una distribución bastante parecida en todos los barrios. Se aprecia asimismo un cierto predominio de extremeños en los barrios de Gasómetro y Concordia y de murcianos en Gasómetro, Orientales y Concordia.

En 1945 descienden los índices de segregación, pero siguen siendo importantes en todos los barrios la presencia de andaluces, valencianos y baleáricos. El Gasómetro sigue siendo, dentro del barrio, el sector de máxima concentración. Los gallegos ahora solamente predominan en San Miguel y Varadero y los murcianos en Gasómetro y Orientales. Aparecen al mismo tiempo nuevas concentraciones de asturianos en Varadero, San Miguel y Concordia y de extremeños en San Miguel.

Entre 1945 y 1960 el grado de segregación ha ido descendiendo de tal forma que en 1960 únicamente existe concentración de nacidos en Valencia en todos los barrios. Los nacidos en Andalucía siguen predominando solamente en dos barrios Gasómetro y Concordia. Los baleáricos en tres: San Miguel, Gasómetro y Concordia y los murcianos se mantienen, como en 1945, en Gasómetro y Orientales. Los asturianos sólo se mantienen en San Miguel, apareciendo nuevas concentraciones de vascos en Concordia y canarios en Concordia y San Miguel.

En resumen vemos que en 1930 existía una fuerte concentración de andaluces, valencianos y baleáricos y que ésta va descendiendo a lo largo del periodo considerado, de tal forma que en 1960 sólo predominan los valencianos —inmigrantes tradicionales al barrio— y en menos proporción, a excepción del barrio del Gasómetro, los andaluces.

Por el elevado índice de residencia de andaluces podemos deducir que desde 1930 en la Barceloneta ha existido una fuerte concentración de estos inmigrantes especialmente en el barrio del Gasómetro. Hecho que implica una fuerte segregación de este tipo de inmigrantes en la Barceloneta, a pesar de que los valores absolutos no lo manifiesten así. Dicha concentración ha ido descendiendo debido a que la población inmigrante tiende a concentrarse cada vez más en los barrios periféricos de la ciudad.

La repercusión de la inmigración en la estructura por edades

La estructura por edades es reflejo de los movimientos naturales —natalidad, mortalidad— o migratorios que afectan a una población. En el caso de la Barceloneta vemos, a través de su pirámide de edades en 1945, que la mortalidad extraordinaria a causa de la Guerra Civil, ha dejado sus huellas en los grupos masculinos comprendidos entre los 20 y los 45 años, al igual que se aprecia en la pirámide de Barcelona. Debemos señalar la gran diferencia entre uno y otro sexo en el grupo de 20 a 24 años, mucho menor en los hombres, por incluir, en parte, a los que en ese momento estaban realizando el servicio militar y, en parte, a los jóvenes muertos en los últimos años de la contienda.

En esta fecha, las pirámides de la Barceloneta y la de Barcelona son bastante parecidas. A pesar de ello, el grupo de jóvenes —población de menos de 20 años— es más elevada en la Barceloneta —un 33'05 %— que en el conjunto de Barcelona o que en otros barrios de inmigrantes como

Sant Cugat del Rec, donde este grupo de población representaba un 27'8 % del total¹¹.

Dentro de la Barceloneta todos los barrios presentan los mismos rasgos a excepción de Varadero, San Miguel y Concordia. En los dos primeros el envejecimiento es más acusado: Varadero tiene solamente el 30'6 % de población joven y San Miguel un 28,8 %, lo cual se refleja en unas pirámides de base mucho más estrecha que el resto de la Barceloneta.

El Gasómetro y Concordia son, por el contrario, los sectores que cuentan con mayor porcentaje de población joven, un 36 % del total, en ambos casos.

Cuadro 11

ESTRUCTURA POR EDADES DE LA POBLACION DE LA BARCELONETA

Grupos de edad	1945		1960		1965	
	Total	%	Total	%	Total	%
0-19	10.708	33,05	10.278	29,95	9.149	28,77
20-60	18.712	57,78	19.685	57,39	17.578	55,29
+ de 60	2.973	9,17	4.345	12,66	5.069	15,94
TOTAL	32.393	100,00	34.308	100,00	31.796	100,00

Fuentes: Para 1945, Ayuntamiento de Barcelona, Gaceta Municipal de Barcelona, 1947.
Para 1960, Ayuntamiento de Barcelona, Biblioteca del Instituto Municipal de Estadística, resúmenes sin publicar.
Para 1965, Ayuntamiento de Barcelona, Servicio Técnico de Estadística y Gabinete Técnico de Programación, Padrón Municipal de 31 de diciembre de 1965.

En 1960 el barrio ha sufrido en conjunto un envejecimiento. El grupo de más de 60 años ha pasado de ser 9'17 % en 1945 a ser 12'66 %¹². La causa de este envejeci-

¹¹ OLIVES PUIG, J.: *San Cugat del Rec*, tesis de licenciatura, Barcelona 1968, pág. 90.

¹² SAUVY, A.: Considera que una población está envejecida cuando la proporción de viejos (población de más de 65 años) sobrepasa el 10 % de la población total. Cf. SAUVY, A.: *La población*, Barcelona 1964, pág. 68. Si lo aplicamos de este índice de la Barceloneta el resultado es el siguiente: 5,8 para 1945, 8,03 para 1960 y 9,7 % en 1965.

miento se debe a la pérdida de población joven que es la única que descende en este período, mientras que los adultos se mantienen estables. A pesar de todo, la Barceloneta sigue siendo, como en 1945, un barrio algo más joven que el conjunto de Barcelona.

En los barrios del Varadero, San Miguel y Orientales podemos apreciar este mismo proceso de envejecimiento, caracterizado por el aumento del número de viejos. Los barrios de Concordia y Orientales presentan una evolución algo distinta. En ellos el envejecimiento se debe al aumento del grupo de adultos que a pesar de ser poco apreciable (1'11 % de diferencia en el primer caso y un 0'56 % en el segundo) refleja como estos barrios están entre los más afectados por la inmigración. Si comparamos las dos pirámides del barrio de Concordia veremos como efectivamente desde 1945 ha aumentado el grupo de hombres comprendido entre los 20 y 39 años, edades que según M. de Bolós estaban comprendidas la mayor parte de inmigrantes masculinos llegados a la ciudad en estos años¹³.

Los datos del Padrón de 1965 nos muestran una continuación del proceso de envejecimiento experimentado por el conjunto de la Barceloneta. Los jóvenes (28'77 % del total) y los adultos (55'29 %) son menos numerosos que en momentos anteriores, mientras que la población de más de sesenta años ha pasado a constituir un 16 % del total.

Este envejecimiento de la población plantea en la Barceloneta como en cualquier grupo humano, problemas asistenciales —residencias para ancianos, centros de reunión para jubilados, etc.— que han sido expuestos en numerosas ocasiones por los vecinos¹⁴ y que tenderán a acentuarse en los próximos años. A pesar de ello no se ha de olvidar las necesidades de los grupos porcentualmente menos importantes pero numéricamente considerables: los

¹³ BOLOS, M.: *La inmigración en Barcelona en los últimos decenios*, en «Estudios Geográficos», Madrid 1959, n.º 75.

¹⁴ Véase periódicos de 27 de setiembre de 1972.

niños y los jóvenes. En efecto, si bien en la Barceloneta no parece existir un déficit físico de plazas escolares, el déficit de tipo cualitativo-funcional, (más de 30 niños por aula) es importante. Los principales problemas en este sentido son, por una parte el predominio de la iniciativa privada (iglesia y sector privado) en parvularios y enseñanza primaria¹⁵ e incluso media, puesto que las dos filiales de instituto, una femenina y otra masculina, con que cuenta el barrio, están instaladas en dos escuelas de la iglesia. Por otra parte la insuficiencia de todo tipo de instalaciones pedagógicas —laboratorios, bibliotecas—, deportivas y de esparcimiento que presentan la mayoría de las escuelas del barrio provoca situaciones tan penosas como la existencia de patios de recreo instalados en la terraza de edificios de 4 plantas, de otros a los que se llega tras cruzar varias calles e incluso la utilización de las plazas públicas y la playa, para el recreo escolar. Lamentablemente ésta no es una situación exclusiva de la Barceloneta sino que se repite, a veces de forma mucho más grave, en otros barrios obreros de la ciudad¹⁶.

Igualmente las dotaciones culturales, como bibliotecas, centros de reunión, son escasos o nulos, en relación con las necesidades de la población del barrio.

La repercusión de la inmigración en la composición por sexos

La composición por sexos constituye uno de los aspectos más interesantes del estudio de una población urbana. Generalmente se considera que una mayor proporción de mujeres en relación con el número de hombres en las ciudades es índice de mayor nivel de desarrollo, por lo

¹⁵ AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *La enseñanza en Barcelona, 1968-1969*, pág. 48. Los datos que proporciona son incompletos a nivel de barrio de distrito, puesto que sólo se refiere a número de unidades escolares mientras que los déficits están especificados sólo a nivel de distrito.

¹⁶ JOSA, P.: *El equipamiento escolar*, en «La Gran Barcelona», op. cit., págs. 113-117.

que suelen darse en los países más desarrollados de América y Europa, mientras que los países en desarrollo se caracterizan generalmente —aunque no siempre— por una mayor proporción de hombres en las áreas urbanas. Por otra parte, la preponderancia masculina suele ser importante en aquellos países, regiones o ciudades que son receptores de inmigrantes, ya que en general emigran más los hombres que las mujeres¹⁷.

Aplicada esta idea a los barrios o sectores de una ciudad se puede aceptar que aquellos donde la tasa o índice de masculinidad —número de varones por cada 100 mujeres— es más alto con respecto a la media de la ciudad, son barrios de un nivel socio-económico más bajo. La evolución de los índices de masculinidad en la Barceloneta y en el conjunto del municipio barcelonés aparece en el siguiente cuadro.

Cuadro 12

EVOLUCION DE LOS INDICES DE MASCULINIDAD EN LA BARCELONETA

Barrios de distrito	1910	1920	1945	1960	1965
1. Varadero	96,81	99,71	110,74	99,88	89,6
2. Concordia	100,75	99,04	87,01	83,41	91,8
3. Orientales	96,18	99,09	85,40	97,55	93,4
4. San Miguel	89,61	105,67	84,60	94,43	87,9
5. Gasómetro	94,29	104,78	93,58	100,04	94,9
TOTAL BARCELONETA . . .	94,65	102,10	91,54	94,75	91,5
BARCELONA	90,03	90,36	81,68	87,01	89,4

Se observa que el índice de masculinidad de la Barceloneta en 1965 era de 91'53, bastante más alto que el de Barcelona (89'42) y que el de algunos barrios deteriorados del casco antiguo. En efecto, si lo comparamos con otros barrios, vemos cómo el índice de masculinidad de la Bar-

celoneta es muy superior al del distrito I (89'82) y al de Sant Cugat del Rec (90'97) estando muy próximo a los de los distritos X (94'3) y IX (96'41), y V (92'31), compuestos por población obrera, en gran parte inmigrada.

Dentro de la Barceloneta, la cifra media es superada por tres barrios Gasómetro con 94,9, Orientales 93,4 y por Concordia 91,8 que corresponden a los situados en la periferia del barrio, siendo por otra parte los más deteriorados urbanísticamente.

El análisis de la serie de índices de masculinidad desde 1910 a 1965 que aparece en el cuadro anterior, muestra que los índices más altos se dan en 1920, momento en que el barrio, como hemos visto antes, experimenta un notable aumento de población que corresponde a la llegada de inmigrantes. Por otra parte vemos como en todos los años de la serie, el índice de masculinidad de la Barceloneta es mucho más elevado que el de Barcelona, especialmente en 1920 y en 1945. Por barrios se observa también que existe una evolución desde la primera década de nuestro siglo y mientras los barrios como el Varadero y el Gasómetro se mantienen a lo largo del período con un elevado índice de masculinidad, otros en cambio, como San Miguel y Concordia tienden a descender.

Como conclusión podemos afirmar que en nuestro siglo y según los datos de que disponemos, el barrio experimenta dos grandes momentos inmigratorios, uno entre 1920-1930 y otro tras la guerra civil. Ambos se reflejan en la curva de población y en índices de masculinidad. Afectan en general a todo el barrio pero parecen más intensos en Gasómetro y Varadero, sectores ambos situados en la periferia del barrio, junto a la playa.

A partir de 1960 la descongestión y el descenso de la inmigración del barrio se manifiestan en la estructura por edades, con un descenso de la población joven y un descenso en los índices de masculinidad.

¹⁷ BEAUJEU GARNIER; CHABOT: *Tratado de Geografía Urbana*, Barcelona 1973, pág. 419. Las cosas sin embargo no son tan claras, como lo demuestran algunos ejemplos, recientemente estudiados, de Hispanoamérica.

LAS FUNCIONES DEL BARRIO

Entendemos aquí por función de un barrio el papel que desempeña en el conjunto de la ciudad. La función depende muy directamente de la utilización del espacio que realizan las clases dominantes según sus intereses. En este sentido hemos esbozado un intento de análisis de las transformaciones de forma y función urbana según las necesidades de estas clases. Intentamos ahora realizar un análisis más detallado de las funciones.

La función portuaria

Hemos visto anteriormente cómo la Barceloneta estaba desde su origen muy ligada a las actividades maríneas, debido a su emplazamiento junto al puerto de una ciudad esencialmente mercantil. Hasta mediados del siglo XIX nuestro puerto era únicamente la parte situada entre el actual Muelle del Depósito y el Muelle Nuevo, por lo que los pasajeros y mercancías tenían su única entrada y salida por la Barceloneta¹.

Todo ello explica fácilmente que la primera función en que se especializó el barrio fuera la función portuaria, vi- viendo en él marinos, cargadores y descargadores, y dando lugar a la aparición, desde fines del siglo XVIII de industrias y talleres destinados a la fabricación, reparación y provisión de buques. Estas actividades, junto a la pesca

¹ Según GUITERT: *Barceloneta*, pág. 106, hasta el período 1844-1849 no construyó el embarcadero de la Puerta de la Paz, al final de las Ramblas. En el plano de Barcelona de 1852, editado por Sauri y Matas, ya aparece el embarcadero situado al final de la Rambla y el de Coello de 1862 señala en este mismo lugar la puerta y el muelle de la Paz.

y la navegación de cabotaje, empleaban a gran parte de la población residente en el barrio y le daban una gran autonomía económica.

La importancia de la función portuaria de la Barceloneta decayó notablemente a partir del último tercio del siglo pasado. Varias causas intervinieron en esta situación, aunque la principal parece ser las transformaciones económicas resultantes de la industrialización barcelonesa. Guitert, un testigo de aquellos años, habla incluso de la decadencia de la Barceloneta, señalando como la prolongación del puerto hacia el Oeste con la construcción de nuevas dársenas y nuevos muelles y el derribo de las murallas del mar por una parte y la implantación de la navegación a vapor, las nuevas técnicas de construcción de buques y el uso cada vez más generalizado del ferrocarril para el transporte interior, por otra, habían contribuido a la situación penosa en que se encontraba el barrio a finales del siglo XIX². Todo ello acabó por hacer desaparecer las industrias navales de tipo artesano y con ellas una serie de oficios característicos maestros de aixà, calafates, etc... A pesar de ello, en 1920 todavía quedaban como resto de esta tradicional industria, unos 10 astilleros para la construcción de embarcaciones de pesca³. De ellos sólo tres —Astilleros Viudes, Astilleros Cardona y Vda. R. García— siguen funcionando en la actualidad. Por esta causa desaparecieron también algunos servicios destinados a la población flotante que antes desembarcaba en la Barceloneta y, como describía muy gráficamente Guitert, «las marinerías gastan y consumen en la ciudad lo que ayer gastaban y consumían en la Barceloneta»⁴. No obstante pervivieron, aunque con escasa proyección, algunos establecimientos de efectos navales de los que existen en la actualidad dos o tres, pero algunos sólo abastecen a la flota pesquera del barrio, así como varias sastrerías para

² GUITERT, op. cit., págs. 186 a 203. Cf. en cuanto a la decadencia de los astilleros catalanes, VICENS VIVES, J.: *Historia económica de España*, Barcelona 1967, pág. 624.

³ BAS, C.: *La pesca en Cataluña*, vol. I, pág. 325.

⁴ GUITERT, op. cit., pág. 200.

marinos, hoy desaparecidas. Debemos señalar que, a pesar de su vinculación al puerto, la Barceloneta no ha logrado formar nunca un verdadero centro comercial —agentes de aduanas, navieras, consignatarias— de tipo portuario, si bien algunos organismos de este tipo estaban instalados en las antiguas *pudes* a mediados del siglo XIX; tras la desaparición de éstas, se instalaron en el Paseo de Colón y la Vía Layetana, donde actualmente forman un centro comercial marítimo.

Una de las funciones de tipo portuario que el barrio conservaba, a principios de siglo, con gran importancia, era la de residencia de cargadores y descargadores del puerto. En el año 1900, de las 2.479 personas dedicadas a esta tarea en el conjunto de la ciudad, un 80 % residían en la Barceloneta^{4 bis}.

La función industrial

Paralelamente a la función portuaria, surgió en el siglo XVIII una función industrial de tipo artesano, integrada por los corderos de viola, situados junto al Rec, en la actual calle Ginebra, una fábrica de velas y otra de ollas de hierro⁵. Esta función adquirió gran importancia en el siglo XIX, puesto que las favorables condiciones de emplazamiento antes ya apuntadas, junto a una serie de ordenanzas municipales prohibiendo la instalación de industrias metalúrgicas y mecánicas que utilizaban máquinas de vapor en el recinto amurallado, fueron factores que impulsaron la instalación de industrias en el barrio.

A la larga esto implicará la pérdida total de la autonomía económica del barrio, puesto que tan sólo una de las grandes empresas metalúrgicas o de construcciones navales, se crea por gentes de la Barceloneta; el resto eran empresas de capital barcelonés sin ninguna integración

(^{4 bis}) A.E.C.B., vol. I, año 1902, Estadística de las profesiones de los habitantes de Barcelona. Censo de 1900, págs. 156 a 161.

⁵ CURET, op. cit., pág. 104.

con el barrio. El barrio se industrializaba por impacto de la ciudad. Es este hecho puesto de relieve en 1848 por Figuerola, quien al comprobar la importante industrialización de los arrabales y municipios limítrofes afirma «no es ya posible que en Barcelona ascienda a mayor número el de motores mecánicos en lo sucesivo, porque la Municipalidad no permite en el angustiado recinto de que disponen sus habitantes la construcción de tales aparatos que exponen al vecindario a mil peligrosas contingencias por las explosiones, incendios, absorciones de aguas de los pozos... A esta causa debe atribuirse el gran número y potencia de las máquinas planteadas alrededor de la ciudad, y que si bien su situación material parecía alejarlas del cuadro que nos hemos trazado, un atento examen nos ha demostrado que tenían íntima conexión y enlace con los hechos industriales de Barcelona»⁶.

Antes de mediados de siglo, en 1841, la potencia industrial de la Barceloneta era bastante considerable. Según datos de Madoz, que reproducimos en el cuadro siguiente, la industria metalúrgica de la Barceloneta con un capital total de 1.802.000 reales de vellón y con un total de 125 operarios, era después de Barcelona la más importante de Cataluña⁷. Existían en aquellos momentos varias industrias, entre ellas Nuevo Vulcano, instalada en 1836 en el Muelle Nuevo.

Pero será la década siguiente en la que se instalan en el barrio un buen número de industrias, de tal forma que en 1860 contaba con seis talleres de maquinaria, siendo con el Arrabal lugar de concentración de este tipo de industrias⁸. El establecimiento más importante y que iba a caracterizar el barrio durante más de un siglo era indudablemente el de los talleres de la Maquinista Terrestre y Marítima. Aunque instalados desde 1852 por cuenta de Valentín Esparó, la sociedad se formó en 1855 por la fu-

⁶ FIGUEROLA, *Estadística de Barcelona en 1848*, op. cit., pág. 293.

⁷ MADÓZ, *Diccionario Geográfico de España*, págs. 474-475.

⁸ Para la localización exacta de las industrias existentes en 1860 véase: CASTILLO, A.: *La Maquinista Terrestre y Marítima, un personaje histórico*, op. cit.

Cuadro 13

LA INDUSTRIA DE LA BARCELONETA EN 1841

FUNDICIONES Y TALLERES DE CONSTRUCCION DE MAQUINAS DE CATALUNA EN 1841

PUEBLOS	OFICINAS O INSTRUMENTOS DE CONSTRUCCION										MOTORES		OPERARIOS	CAPITALES	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Total		Total	
										Máquinas de vapor			rs. vn.		
Barcelona	13	63	21	10	63	54	130	101	3	26	18	785	10.849.000		
Barceloneta	3	19	2	8	33	29	7	6	1	6	»	125	1.802.000		
Bañolas	»	»	»	»	1	1	1	1	»	»	»	4	70.000		
Cardona	»	»	»	»	1	1	1	1	»	»	»	3	90.000		
Igualada	»	»	»	»	3	4	1	1	»	»	»	13	250.000		
Maurea	»	»	»	»	2	4	1	2	»	»	»	13	210.000		
Mataró	»	»	»	»	4	4	2	5	»	»	»	21	600.000		
Olesa	»	»	»	»	1	1	1	1	»	»	»	5	120.000		
Reus (prov. Tarrag.)	»	»	»	»	5	5	7	11	»	»	»	38	800.000		
Rubí	»	»	»	»	1	1	»	»	»	»	»	3	60.000		
Sabadell	»	»	»	»	2	3	1	1	»	»	»	8	140.000		
S. Ginés de Vilasar	»	»	»	»	1	2	»	1	»	»	»	7	120.000		
S. Juan de Vilasar	»	»	»	»	2	2	»	»	»	»	»	6	130.000		
Santa Eugenia	»	»	»	»	1	2	2	2	»	»	»	2	60.000		
Sallent	»	»	»	»	1	1	»	»	»	»	»	4	80.000		
Tarrasa	»	»	»	»	6	3	4	9	»	»	»	25	500.000		
Valls (prov. Tarrag.)	»	»	»	»	1	1	1	2	»	»	»	5	70.000		
TOTAL	16	119	32	24	125	118	158	143	4	32	23	1.067	15.951.000		

1. — Fundiciones.	4. — Hornillos	7. — Tornos	10. — Fuerza en caballos
2. — Talleres	5. — Fraguas	8. — Máquinas	11. — Caballerías su número
3. — Hornos	6. — Ayunques	9. — Número	

1. — Fundiciones.

2. — Talleres

3. — Hornos

4. — Hornillos

5. — Fraguas

6. — Ayunques

7. — Tornos

8. — Máquinas varias

9. — Número |

10. — Fuerza en caballos

11. — Caballerías su número

sión de dos sociedades Esparó y Consocios y «Tous, Ascacibar y Cía». La historia de su instalación en el barrio y su expansión en pugna con otros talleres cercanos a él es el símbolo de toda una etapa de capitalismo barcelonés. Esta empresa comenzó ocupando en 1856 un solar de 17.500 m² que comunicaba con la playa. Al año siguiente compró parte de los terrenos de los talleres Alexander, contiguos a ella, una casa en la calle San Fernando y una fábrica de licores de la calle Alegría. A partir de 1861, una vez vendidos los talleres que poseían en otros lugares de Barcelona, todas las actividades de la sociedad se concentraron en la Barceloneta, ocupando en 1886 una superficie de 20.000 m² ⁸ bis.

La instalación de esta gran industria no sólo creó un nuevo paisaje en el barrio sino que marcó la vida de sus habitantes, dando lugar a una serie de servidumbres. Una de ellas ha persistido hasta hace pocos años: la vía férrea que por plena calle Maquinista enlazaba con el tren de mercancías del puerto. De este modo en la Barceloneta como en otros barrios de la ciudad cuyo desarrollo urbanístico estuvo ligado a la instalación de una gran industria —Sants con La España Industrial, Sant Andreu con la Fabra y Coats— la fábrica era el símbolo de una nueva forma de explotación.

La especialidad de la M.T.M. era esencialmente la construcción de todo tipo de maquinaria de vapor para el transporte y de estructuras metálicas con las que pobló —con la debida protección oficial— de puentes a parte de la geografía española y de mercados a la Barcelona del siglo XIX.

Junto a la Maquinista y la ya citada Vulcano, especializada en la construcción reparación de máquinas de va-

⁸ bis Un análisis detallado de la obra de A. Castillo, antes citada, nos permite conocer aspectos muy interesantes, no sólo de la industrialización del barrio, y de la evolución de esta sociedad industrial, sino también parte de la historia del capitalismo barcelonés. Las conexiones entre esta industria y el gobierno central resultan bien significativas, así como la especulación de terrenos y la coincidencia entre directivos de la empresa y cargos municipales. (Véase especialmente págs. 63 a 68 y 113 de la obra citada.)

por para los buques, existían en estos momentos otros talleres metalúrgicos de menor importancia. Entre ellos los talleres Alexander, instalados en 1849, se dedicaban a la construcción de maquinaria de vapor, llegando a construir algunos buques y bombas para la elevación del agua. Estaban situados en la calle Ginebra, junto a la Maquinista.

A fines de siglo se habían unido a las anteriores, la empresa «Hijos de Federico Ciervo» y la fábrica de máquinas de coser Escuder. La primera se había fundado en 1865 y ocupaba un solar de 100.000 palmos cuadrados situado entre las calles Ginebra y Pinzón. Fabricaban contadores y material diverso para las fábricas de gas y electricidad, calefacción y metalistería en general. Fue la única empresa creada con capital del barrio, pues sus propietarios habían nacido en la Barceloneta y vivían en ella ⁹.

La fábrica de Miguel Escuder, instalada en 1872 en la manzana situada entre la calle Maquinista y Andrés Doria, fabricaba máquinas de coser y motores a gas; ocupaba el solar de la fundición Domenech destruida por un incendio en 1867. Esta industria se mantuvo hasta fines de siglo, instalándose posteriormente la fábrica de harinas «La Anita» que siguió funcionando hasta hace algunos años.

Todas estas industrias se concentraban en el sector noroeste de la Barceloneta a excepción de los astilleros y de la Nueva Vulcano. Junto a ellas existían desde 1840 las instalaciones del Gas, conducido a la ciudad a través de una tubería subterránea por debajo de la muralla, y que sin duda suponía un peligro para la población.

Este conjunto de industrias y talleres ocupaban a fines de siglo a un buen número de obrero. Unicamente la Maquinista contaba con 1.200 obreros en 1886 ¹⁰ y entre los talleres Alexander y Escuder reunían 700 más ¹¹; si a ello añadimos los restantes talleres e industrias, es fácil deducir que empleaba a una buena parte de la población activa

⁹ GUITERT, op. cit., pág. 100.

¹⁰ CASTILLO, A., op. cit., pág. 201.

¹¹ GUITERT, A., op. cit., pág. 100.

del barrio ^{10 bis}. La Barceloneta era en aquellos momentos un barrio industrial y portuario.

A lo largo de nuestro siglo la función industrial se ha ido manteniendo con la permanencia en el barrio de dos grandes empresas —la M.T.M. y los Talleres Nuevo Vulcano— mientras que la mayoría de establecimientos metalúrgicos y de construcciones mecánicas instalados en el siglo XIX han ido desapareciendo, siendo sustituidos por otro tipo de industrias. Alguno de estos nuevos establecimientos tienen cierta importancia como Ralo —fábrica de productos abrasivos— o Ciervo Industrial, dedicada a la fabricación de lámparas y transformaciones metálicas. Cada una de ellas cuenta con unos cien empleados. También se ha instalado pequeños talleres mecánicos y de artes gráficas.

No obstante, desmanteladas desde 1963 las instalaciones de la M.T.M. y trasladadas a San Andrés y reducidas las de Catalana de Gas, los Talleres Nuevo Vulcano son actualmente la única gran empresa del barrio. Localizada en el Muelle Nuevo, donde se instaló hace casi ciento treinta años, cuenta con unos 700 empleados. Su permanencia está ligada al puerto por dedicarse a la reparación y calado de buques.

La función de esparcimiento

Al mismo tiempo que surge la función industrial se inicia en el barrio la función de esparcimiento —baños, plaza de toros, restaurantes— e, incluso, ambas entran en competencia disputándose la playa.

Los primeros establecimientos de baños de la Barcelo-

(^{10 bis}) Si inicialmente esta hipótesis parece lógica, no podemos demostrarla plenamente por falta de datos. Únicamente poseemos información sobre las actividades de la población y estos datos no reflejan la existencia de población activa dedicada a industria metalúrgica o mecánica, sino por el contrario esta actividad reunía sólo a 279 personas activas. Quizás su inclusión dentro del epígrafe «Transporte marítimo» explique esta situación. Cf. A.E.C.B., vol. I, 1902, págs. citadas.

neteta, los de Can Solé o de la Sra. Tona, no eran propiamente de mar sino de pila. Se instalaron a principios del siglo XIX y pasaron a ser explotados por la Casa de Caridad hasta que, comprados por la Maquinista, desaparecieron en 1854. A lo largo del siglo se va incrementando el número de establecimientos de baños. En 1856 se inauguran los baños del Astillero; más tarde los de San Miguel y en 1872 los baños Orientales, con decoración de estilo árabe, desaparecida en 1971.

A principios de nuestro siglo se crean los baños de San Sebastián y el Club Natación Barcelona. La Barceloneta es la playa de Barcelona. De forma muy expresiva, señala este hecho la guía de Barcelona de 1910 al indicar que «en verano la Barceloneta se convierte en el cuarto de baño de Barcelona». Muchos de estos establecimientos perviven hoy con gran actividad.

Desde mediados del siglo XIX la Barceloneta ofrecía a Barcelona otros lugares de esparcimiento. Los dos paseos, el de Don Carlos, que desde la Puerta del Mar por la actual avenida Icària llegaba hasta el cementerio, y el Nacional, junto al puerto, eran muy frecuentados. La plaza de toros, construida en 1833 y que hasta 1900 fue la única de la ciudad, servía no sólo para corridas sino también para otro tipo de diversiones, como funciones gimnásticas y fuegos artificiales.

A todo ello hemos de añadir las casas de comidas y pequeños restaurantes que han surgido en relación con el puerto y la industria. Los primeros restaurantes eran, o bien las tabernas y fondas donde comían los obreros de las industrias del barrio ¹² o las *pudes* —almacenes situados en el andén bajo del muelle— que desde 1860 servían comidas a obreros y marinos ¹³. Al urbanizar el Paseo Nacional y construir los actuales tinglados del muelle, desaparecieron las *pudes*, instalándose algunas en las casas del Paseo Nacional donde incluso conservaron el nombre.

De todas las funciones estudiadas, la de esparcimiento

¹² LLOPIS, A.: *Can Solé de la Barceloneta*.

¹³ CURET, F., op. cit., vol. I, pág. 102.

es la que se mantiene con mayor intensidad. Los baños y restaurantes caracterizan hoy el barrio. Junto a los grandes establecimientos balnearios o deportivos con varias piscinas (San Sebastián, Astilleros, Club Natación Barcelona) se encuentran los pequeños, San Miguel, Orientales y Club Natación Atlético, e incluso quedan también simples casetas junto a los merenderos amenazados por el avance del Paseo Marítimo. Los restaurantes que sirven especialidades de pescado están situados en el Paseo Nacional y en la playa, aunque van surgiendo cada vez más otros situados en distintas calles transversales. Estos establecimientos son, en general, propiedad de gente de la Barceloneta, quienes, en muchos casos, han empezado montando un pequeño bar y han prosperado después notablemente. Tampoco faltan restaurantes de explotación indirecta.

El área de influencia de estos servicios es muy amplia, en el caso de los restaurantes casi proporcionan al barrio una función a nivel general no sólo para la ciudad sino también para la región, y para todas las clases sociales. Por el contrario, la playa tiene un área de influencia más reducida en función de la proximidad de los medios de transporte y es utilizada, a excepción del Club Natación Barcelona, por las clases más populares.

El aumento del nivel de vida de los últimos años ha contribuido a la expansión de esta función en la que parece que cada vez más el barrio tiende a especializarse. La reciente construcción de un hotel junto a la playa es síntoma de esta posible transformación. No es difícil prever el futuro de esta zona de playa, la única turística y próxima al centro de nuestro término municipal, a pesar de sus deficiencias —suciedad del agua y de la arena, etc.— es seguro que los proyectos de renovación, junto con los de traslado y expansión del puerto comercial hacia el sur, tienen como una de sus primeras finalidades la de revalorizar turísticamente esta zona, donde cada vez más se tienden a instalar centros de esparcimiento para clases sociales elevadas —Club Marítimo y mejora de las instalaciones del Club Natación Barcelona.

Vemos, pues, que el barrio sigue teniendo hoy, junto a la función residencial, una función económica —de tipo portuario, industrial y de esparcimiento— bastante destacada dentro del conjunto de la ciudad. Esto supone la existencia de centros de trabajo que emplean a buen número de personas y que debe incidir en la ocupación de la población activa residente en el barrio.

Por ese motivo pensamos realizar un análisis de la población activa de la Barceloneta para ver si predominan los ocupados en las actividades en que el barrio parecía a primera vista especializado, y si este predominio era o no exclusivo del barrio dentro del conjunto de la ciudad. Al mismo tiempo este análisis nos permitirá conocer si existe una separación residencial de los grupos ocupacionales muy específicos en este caso.

Estudios de este tipo realizados en los Estados Unidos han llegado a interesantes conclusiones. Así un trabajo realizado por Hoover y Vernon en 1959 puso de relieve cómo se distribuían dentro de la región metropolitana de Nueva York los domicilios de los grupos ocupacionales. Para ello utilizaron un índice de especialización residencial con el que midieron el grado en que la distribución de las residencias en los grupos ocupacionales difería de la general distribución residencial¹⁴.

Por nuestra parte hemos considerado que un estudio de este tipo presentaba cierta semejanza con un análisis funcional de las ciudades a nivel regional e incluso nacional, puesto que dentro de la ciudad el espacio se estructura como a nivel regional, formándose una serie de centros de concentración de los equipamientos comerciales y de servicios que organizan en torno a ellos su propia área de influencia, y que dan lugar a una jerarquización del es-

¹⁴ HOOVER, M. E. y VERNON, R.: *Anatomy of a Metropolis*, citado por GIST y FAVA: *Sociedad urbana*, Barcelona 1968, pág. 177.

pacio interno de las ciudades¹⁵. Ello nos ha decidido a utilizar para el análisis funcional a nivel de barrio el mismo método que utilizamos para el estudio funcional de las ciudades españolas en 1950¹⁶ y que también nos ha servido para un intento de medición de la segregación¹⁷.

Los resultados nos permiten ver, en primer lugar, que existen tres actividades —agricultura, silvicultura, pesca; fabricación y reparación de objetos metálicos y transporte— en las que todos los barrios de distrito están especializados, lo cual indica una concentración particularmente alta de población dedicada a estas actividades en la Barceloneta. Fácilmente puede ponerse esto en relación con las funciones tradicionales del barrio: pesca, industrias de tipo metalúrgico y actividades de transporte basadas en el puerto, carga, descarga, tripulación de buques, o en relación con la proximidad de la estación —taxistas, chóferes de camiones—. En todos los barrios citados, la especialización es bastante parecida, a excepción de la pesca en la que los barrios del Gasómetro y Concordia tienen índices más altos.

Algunos barrios aparecen especializados en otras actividades industriales —alimentación, editoriales, fabricación y reparación de elementos de transporte, fabricación de material eléctrico— o del sector terciario. Es importante señalar que el barrio de San Miguel está en general más

¹⁵ Este tipo de estructuración del espacio interno de una ciudad ha sido señalada para la actividad comercial, por BERRY, Brian J. L.: *Geografía de los centros de mercado y de la distribución al por menor*, Barcelona, Vicens Vives, 1972.

¹⁶ CAPEL, H.; TATJER, M., y BATLLORI, R.: *La población básica de las ciudades españolas en 1950*. «Estudios Geográficos», Madrid 1970, febrero, número 118.

¹⁷ Véase cap. 6, tercer apartado. El método tal como lo aplicamos ahora consiste en la comparación de la tasa de actividad general de cada barrio de distrito, con la tasa de ocupación en cada actividad en dichos barrios (ambas tasas calculadas respecto al total de Barcelona, expresados en tantos por diez mil). Los datos de base que utilizamos aquí son los de una clasificación de la población activa en 1960 a nivel de barrio de distrito. Las actividades aparecen desglosadas en 25 grupos, de los que hemos unificado algunos grupos: grupos 18 y 19 (profesiones intelectuales y artísticas), así como los grupos 21 y 23 dentro de servicios; y los grupos 3 y 4 con el epígrafe común de textiles.

Estos datos corresponden al Censo de 1960 y son inéditos; nos han sido facilitados por la Biblioteca del I.M.E.

especializado en cuanto a residencia de población ocupada en trabajos administrativos y comercio.

Por último, hay un cierto número de actividades en que la concentración de residencias está en proporción inferior al resto de la ciudad. Se trata de cuatro de tipo industrial —fabricación de muebles, químicas, textiles y construcción— y dos del sector terciario —profesiones intelectuales y artísticas y servicios. En el primer caso coincide con la no existencia en el barrio de este tipo de industrias. En el segundo caso refleja el bajo nivel socioeconómico del barrio, en el que residen, en comparación con la ciudad, un escaso número de profesionales —médicos, abogados, ingenieros— al mismo tiempo que la no especialización en servicios indica que apenas existe servicio doméstico por tratarse de un barrio esencialmente obrero.

La aplicación de este método es de gran interés, puesto que permite estudiar el barrio dentro de un contexto más amplio, en su relación y conexiones con la ciudad. Así por ejemplo dentro de la Barceloneta, si consideramos únicamente las cifras absolutas, la actividad pesquera tiene escasa importancia, ya que representa tan solo un 3'4 % de la población activa, mientras que otras actividades en las que no está especializada tienen unas cifras absolutas más altas, por ejemplo el caso de la industria textil que ocupa a un 6,2 % de la población activa. La comparación de las tasas nos permite comprobar la elevada concentración de esta actividad en el barrio, el cual suma la mayor parte de los pescadores residentes en Barcelona.

Como conclusión, podemos afirmar que los centros de trabajo existentes en el barrio reclutan en él a gran parte de la mano de obra que emplean, lo cual se refleja en la composición de la población activa del barrio y da lugar a una especialización en cuanto a residencia de gentes dedicadas a pesca, transporte y actividades industriales de tipo metalúrgico y mecánico. El barrio aparece así como lugar de residencia de una población obrera dedicada a ciertas industrias de transformación, al transporte y a la pesca, cuyo hecho contribuye a darle su personalidad indiscutible dentro del espacio urbano barcelonés.

III

ANALISIS CONCRETO DE DOS ACTIVIDADES TRADICIONALES: LA PESCA Y EL TRABAJO EN EL PUERTO

En las páginas anteriores se ha esbozado la evolución de la morfología urbana del barrio, y se han analizado las características demográficas del mismo en diferentes momentos, así como la evolución de las funciones que el barrio desempeña en el conjunto de la ciudad. Nos interesaría ahora estudiar con detalle aquellas actividades que todavía hoy parecen caracterizar al barrio y darle una fuerte personalidad dentro del conjunto de nuestra ciudad. El análisis debería realizarse tanto desde el punto de vista de la ocupación de la población residente, que ha sido puesta de relieve mediante los índices de segregación socio-profesional expuestos antes, como de la integración económica y social de estas actividades dentro del barrio. Ante las dificultades que suponía el realizar un estudio exhaustivo de todas ellas —función pesquera, función de residencia de obreros portuarios y de obreros metalúrgicos, función de esparcimiento (restaurantes y establecimientos balnearios)— hemos reducido, inicialmente, este análisis a dos de estas actividades, precisamente aquellas que poseen una mayor tradición dentro del barrio.

Analizaremos, en primer lugar, la pervivencia de la función pesquera y su integración económica y social con el barrio, y en el capítulo siguiente intentaremos valorar el papel que desempeña actualmente la Barceloneta en cuanto a residencia de obreros portuarios, estudiando, al mismo tiempo, la ecología de la distribución de los residentes fuera de ella.

PERMANENCIA DE UNA FUNCION TRADICIONAL: LA PESCA

Los pescadores están enraizados en la Barceloneta desde el mismo origen del barrio y geográficamente se encuentra en ella, todavía hoy, el puerto pesquero, enclavado en el fondo de la dársena de la Industria, entre los muelles del Rebaix y Baleares, y la Lonja —antigua Banqueta— donde se subasta el pescado. También dentro del barrio hallamos organismos relacionados con la pesca como la Cofradía de Pescadores, situada en el Paseo Nacional, cerca del puerto pesquero. Todo ello no basta, sin embargo, por sí solo para demostrar la integración social y económica de esta actividad con el área estudiada.

Además de esto, interesa particularmente conocer la situación actual de esta actividad. Se trata de ver, en primer lugar, el papel desempeñado por los pescadores dentro del barrio, no sólo desde el punto de vista profesional, sino también en lo que se refiere a su lugar de nacimiento, tiempo de permanencia en el barrio y distribución de sus domicilios. En segundo lugar interesa conocer si la actividad pesquera desde un punto de vista económico —propiedad de los medios de producción, forma de explotación, beneficios, poder decisorio— está en relación con la importancia de la población pescadora residente en el barrio o bien depende de unas estructuras socio-económicas ajenas a la Barceloneta.

Para realizar esta parte de nuestro estudio hemos utilizado fundamentalmente los datos facilitados por la Cofradía de Pescadores. Este organismo fue creado tras la Guerra Civil como continuador del llamado «Pósito de Pescadores» estando encuadrado dentro del Sindicato Vertical de la Pesca. Reúne tanto a pescadores como arma-

dores, siendo el organismo básico para conocer cualquier aspecto técnico, social o económico de la pesca en el Puerto de Barcelona¹.

Algunos datos de la pesca en Barcelona

Antes de iniciar el estudio de la integración de esta actividad en la Barceloneta, es importante tener una visión general del estado actual de la pesca en Barcelona, actividad de escasa importancia dentro de la economía de la ciudad.

Barcelona pertenece y es capital de la región pesquera Tramontana, que abarca desde el Cabo San Antonio en Valencia hasta la frontera francesa. El distrito marítimo de Barcelona comprende desde Torre Barona en Castelldefels hasta Punta de S. Ginés en Premiá de Mar.

La pesca que se practica en costera o de bajura en las artes de *arrastre* y *cercos*. El arrastre es tradicional en nuestro puerto, mientras que las artes de cerco o de luz fueron introducidas en 1939². Esta última modalidad tiene hoy más importancia que la primera. Actualmente hay en Barcelona 46 embarcaciones de cerco-mamparras o *tranyines*, mientras que en 1936 no llegaban a 20. La tabla siguiente nos da algunos datos acerca de la situación de las embarcaciones de pesca en el puerto de Barcelona.

¹ Los datos utilizados proceden esencialmente de:

- Aspectos sociales: «Fichero de pescadores activos en abril de 1971».
- Aspectos técnicos: «Expediente de embarcaciones para su visado por la Comandancia Militar de Marina», abril 1971.
- Para capturas: «Parte mensual de Producción de Pesca».

Las dificultades para la obtención e interpretación de los datos han sido grandes. Hemos de tener en cuenta las dificultades existentes en un tipo de actividad como la pesca, para conseguir unos datos seguros y con cierta validez general, puesto que no existe ni un número fijo de pescadores activos, ni tampoco sale a la mar siempre el mismo número de embarcaciones, variando mensualmente en función de una mayor o menor «pesquera».

² BAS, C.; MORALES, E., y RUBIO, M.: *La pesca en España*, vol. I, Cataluña, Barcelona 1955, pág. 327. Según parece también llegó a existir en el puerto de Barcelona una flota dedicada a la pesca de altura. La componían en 1910 los vapores de las Compañías Canosa, Trillo y Cía., y Anónima Catalana de Pesca, a las que se unió la Sociedad Anónima de Pesca y Navegación con sede en San Sebastián. En 1923 sumaban un total de 21 embarcaciones. La pesca se realizaba en los Caladeros de África occidental.

Cuadro 14

TIPOS DE EMBARCACIONES DEL PUERTO DE BARCELONA

Tipo	N.º embarcaciones	Tonelaje	Potencia C.V.E.
Mamparra	46	678,36	3.170
Arrastre	29	834,50	3.634
Trasmallo	18	51,15	271,5
Camión	3	4,60	—
Palangre	1	0,60	—
Chirila	1	4,95	18
TOTAL	98	1.574,16	7.093,5

Las mamparras representan casi la mitad de la capacidad y potencia de uso, empleando en 1971 a más de la mitad de pescadores activos, hecho que da al puerto de Barcelona una característica poco común dentro de los puertos del litoral catalán. Solamente en Tarragona la pesca de cerco tiene también gran importancia, superando incluso a Barcelona. Mientras que en los puertos de la provincia de Barcelona, con la excepción de Vilanova, alcanza menor importancia. En la Costa Brava, Y. Barbazza ha puesto de relieve cómo en la mayor parte de los puertos, a excepción de Rosas y La Escala, el número de tranyines o mamparras estaba en regresión desde 1958, sin que tampoco hubiese aumentado el tonelaje³.

El número de pescadores fijos puede cifrarse entre 700 y 800 (793 en abril de 1971) incrementándose esta cifra con unos 200 pescadores temporeros. Se distribuyen en tres categorías: patronos (unos 100), motoristas (100) y el resto marineros.

El horario de trabajo varía según el tipo de pesca. El arrastre sale de día de 6 de la mañana a 4 de la tarde, y el cerco de noche, desde la puesta del sol hasta el amanecer. Pero tras la jornada en el mar, el pescador limpia la barca y espera a la subasta para cobrar su parte, por lo que puede decirse que prácticamente trabaja unas doce horas.

Los pescadores no perciben un salario fijo sino que

³ BARBAZZA, Y.: *Le paysage humain de la Costa Brava*, París 1966, pág. 515.

van «a la parte». Esta forma de pago se realiza en cada embarcación. Del valor diario de la venta de las capturas o *Monte Mayor* realizada por una determinada embarcación, se restan ciertos gastos de explotación —gasolina, reparaciones, seguros sociales, *morralla* y otros gastos en proporción establecida en la Reglamentación Nacional de Trabajo de enero de 1961 para las Industrias de Pesca de Arrastre, y de julio de 1963 para las de cerco; el resto o *monte menor* se reparte entre los tripulantes y el armador. En la pesca de arrastre el monte menor se reparte un 50 % para el armador y el otro 50 % para la tripulación, corriendo a cargo del armador una buena parte de costos de explotación y seguros sociales. En la pesquera de cerco el armador recibe un 40 % y la tripulación un 60 %, aunque no por ello se beneficia más la tripulación, puesto que las embarcaciones de cerco llevan más tripulantes que las de arrastre, además de que del *Monte Mayor* se descuentan una gran parte de los gastos de explotación y de los seguros sociales.

En ambos tipos el patrón recibe dos partes más, y el técnico o motorista una más que los tripulantes. El salario medio mensual resulta de esta forma de distribución diaria y es aproximadamente unas 6.000 para los marineros, 12.000 para los motoristas y 18.000 para los patrones. Salarios muy bajos si tenemos en cuenta que no es fijo, sino que depende de las capturas realizadas diariamente.

Los pescadores disponen actualmente de Seguros Sociales, dos gratificaciones anuales y quince días de vacaciones, todo ello deducido del *Monte Mayor* y un plus familiar —este último a partir de 1961— a cargo de armador. A pesar de estas mejoras, los bajos e inseguros salarios, los seguros sociales de menor cuantía que en otras ramas de actividad, la larga jornada de trabajo, la dependencia del armador, son causa de que el número de pescadores del puerto de Barcelona tienda a descender a pesar de la llegada de pescadores inmigrantes. En la siguiente tabla vemos su evolución desde 1943, pudiendo comprobarse como su descenso se produce a un ritmo aproximado de unos 25 a 30 por año.

Cuadro 15

PESCADORES ACTIVOS EN EL PUERTO DE BARCELONA

Año	N.º total	Cifras relativas
1943	2.016	100
1953	1.512	75
1963	1.124	55,75
1970	925	45,93

El valor de las capturas⁴ puede fijarse actualmente entre 150 y 200 millones de pesetas anuales (173'04 millones en 1970), con un tonelaje aproximado de unas 5.000 toneladas —5.144'9 toneladas en 1970—. Las capturas representan alrededor de un 0'5 % del valor total de las capturas españolas y el 10 % de la región Tramontana. Lo cual le sitúa en el primer puerto de la provincia de Barcelona y del litoral catalán, en competencia con Tarragona, y seguido de Rosas y Vilanova i la Geltru.

En cuanto a las especie capturadas destacan en primer lugar por su gran importancia los clupeidos: la sardina, *Sardina pilchardus* Walb. N. V. y el boquerón o anchoa, *Engraulis encrasicolus*, L. N. V., cuyas capturas representan alrededor de un 40 % del valor total. Hecho que está en relación con el auge de que han experimentado las embarcaciones dedicadas a este tipo de pesca. Le siguen los macruros: langostinos y gambas, especies de las que se captura un tonelaje reducido, pero que alcanza un elevado valor. Los gádidos, especialmente merluza, cefalópodos —jibia y pulpo— y pércidos, como el salmonete y la boga.

El pescado capturado se comercializa por subasta a la baja en la Lonja o Banqueta, dependiente de la Cofradía,

⁴ Los datos referentes a valor y peso total y por especies de la pesca capturada en 1970 han sido obtenidos del «Parte Mensual de Producción de Pesca» que la Cofradía envía mensualmente al Sindicato de Pesca de Barcelona. Estos datos son de gran exactitud, al menos en cuanto al valor de la pesca. No se puede decir lo mismo del peso, ya que la venta se realiza por subasta a ojo, no pesándose el pescado vendido; de todas formas, las cajas en las que éste se coloca suelen ser todas de la misma capacidad, lo cual facilita en gran parte el cálculo del peso.

Cuadro 16

LOS DIEZ PUERTOS PESQUEROS MAS IMPORTANTES
DEL LITORAL CATALAN

	Peso en toneladas		Valor en pesetas	
	1962-1966 (*)	1970 (**)	1962-1966 (*)	1970 (**)
Rosas	2.817	3.000	44.078.000	81.500.000
Palamós	618		25.908.000	43.100.000
Blanes	330		17.731.000	27.800.000
Arenys de Mar	951		26.445.000	53.000.000
Barcelona	3.807	6.800	88.292.000	202.800.000
Vilanova y Geltrú	1.889	3.000	43.408.000	75.200.000
Tarragona	3.455	6.600	65.245.000	152.700.000
Cambrils	1.340		29.742.000	46.900.000
Ametlla de Mar	1.687	2.500	33.322.000	69.900.000
San Carlos de la Rápita	1.475		46.323.000	78.500.000

Fuente: (*) Media del quinquenio 1962-1966, según MILLAN ROCA, Luis, *Estudio sobre la evolución de la pesca en el puerto de San Carlos de la Rápita*, pág. 235.

(**) Dirección General de Puertos y Comisión de Pesca Marítima del III Plan de desarrollo, págs. 91-02.

la cual dispone de los subastadores y personal especializado para realizar la transacción. Es comprado por consignatarios asentadores, quienes posteriormente lo distribuyen para su venta al detall aunque no faltan agentes compradores de restaurantes y compradores detallistas que poseen puestos de venta en los mercados de la ciudad. Se consume su mayor parte en Barcelona, aunque sólo cubre aproximadamente un 20 % del consumo de la ciudad, por lo que algunos casos puede considerarse como artículo de lujo y alcanza en el mercado al detall elevado precio⁵.

Actualmente se han abierto nuevos mercados para determinadas especies, como el boquerón o *saitó* y la dorada. El boquerón es poco apreciado en la ciudad y su consumo en fresco es escaso, pero tiene valor para la fabricación de conservas, hecho que ha motivado su envío a industrias

⁵ CASTEJON, R. M. y SANZ, C.: *Problemas de abastecimiento en una gran metrópoli: el abastecimiento del pescado a la ciudad de Barcelona*, «Estudios Geográficos», Madrid, vol. II, n.º 118, 1969, págs.

conservas de la región cantábrica y gallega e incluso a su exportación a puertos italianos como Génova. La dorada es también enviada a ese puerto donde se redistribuye hacia algunas poblaciones interiores e incluso a algún país centroeuropeo. El transporte se efectúa por vía marítima y no es aventurado afirmar que la puesta en servicio del Cangaro entre Génova y Barcelona ha contribuido en gran manera a la expansión de este nuevo mercado.

La comercialización de estas dos especies produce elevados beneficios a los asentadores, siendo ellos quienes dominan el mercado, controlando y fijando los precios más en función de las capturas de otros puertos, que de la pesca capturada en el nuestro. Estos asentadores poseen una amplia y rápida red de información telefónica con los puertos de todo el litoral, con lo cual pueden tomar las decisiones más acordes con sus intereses particulares. Por otra parte, la mayoría de ellos al tener puestos en el Mercado Central, disponen de las cámaras frigoríficas instaladas allí y de este modo pueden comprar barato un día de mucha pesca y vender caro días después, cuando escaseen las capturas, con lo cual los que resultan perjudicados son el pescador y el consumidor. Algunos de estos asentadores tienen también conexiones en puertos gallegos y portugueses, siendo incluso propietarios de algunas flotas pesqueras.

Vemos que los pescadores están al margen de la comercialización del pescado, sin controlar ni los precios ni el mercado. Su posición es difícil, dependiendo totalmente de que los asentadores les compren el pescado⁶. La inexistencia de organizaciones obreras y las características de la Cofradía —falta de representatividad, organismo puramente burocrático que tramita altas o bajas, identidad entre cargos y asentadores— dificulta todo intento de solución.

⁶ Los problemas de comercialización y su incidencia sobre el nivel de ingresos de los pescadores ha sido puesta de relieve, incluso, en publicaciones oficiales, como el II Plan de Desarrollo «Comisión de Pesca Marítima», Madrid 1967, pág. 74, en la que se proponen varias soluciones mediante el establecimiento de precios mínimos y la actuación de las Cofradías en la comercialización.

Solamente si el pescador, a través de una organización democrática en forma de cooperativa estatal o privada pudiera disponer de todos los medios para controlar la venta y distribución del pescado —cámaras frigoríficas, organización de ventas, etc.—, podría recibir un salario más acorde con el gran esfuerzo que requiere su trabajo.

En algunos países socialistas se ha intentado solucionar esto mediante la organización de los puestos pesqueros en forma de cooperativas. El caso de las pesquerías cubanas puede constituir un buen ejemplo de ello, no sólo para nuestro puerto sino para muchos otros de nuestro litoral, tanto en la organización de cooperativas que se realizó a partir de 1959, como en las actuales empresas estatales en las que los pescadores reciben un salario fijo⁷.

La integración económica: propiedad de los medios de producción

Muchas veces se ha hablado de la pesca como de una actividad tradicional de la Barceloneta y de su carácter casi exclusivamente familiar, siendo las embarcaciones explotadas por los mismos dueños, quienes además de armadores eran tripulantes o patrones. El análisis detallado que exponemos a continuación nos ha mostrado que la realidad no es tan simple⁸.

⁷ GARCIA RAMON, D.: *Las pesquerías cubanas: el Golfo de Batabanó y el puerto de Surgidero como caso modelo*, en «Revista de Geografía», Departamento de Geografía de la Universidad de Barcelona, 1970, pág. 43.

⁸ Los datos que nos sirvieron de base para el estudio de la integración económica de la pesca dentro de la Barceloneta proceden esencialmente de tres fuentes. En primer lugar el ya citado «Expediente de Embarcación para su visado por la Comandancia de Marina» de abril de 1971. En este documento figura el número y características técnicas de cada embarcación (tonelaje, capacidad y tipo de pesca a la que se dedica) además del nombre del armador y del nombre y número de tripulantes de cada categoría (patrones, motoristas y marinos). Estos datos nos han permitido conocer el tipo de explotación a que estaba dedicada cada embarcación, según el armador fuera o no pescador. Se ha de tener en cuenta que existe una pequeña diferencia entre el número de embarcaciones que en este mes en concreto se hicieron a la mar según esta fuente, y el número total de embarcaciones matriculadas en el puerto de Barcelona que en 1970 era de 120. Diferencia que sólo es notable en las embarcaciones de trasmallo.

El criterio utilizado para diferenciar las embarcaciones según la forma de explotación —directa o indirecta— es el siguiente: cuando el dueño o armador de una embarcación es al mismo tiempo patrón o tripulante de la misma o bien lo son sus hijos o hermanos, la embarcación se considera sometida a explotación familiar o directa; en caso contrario, a explotación indirecta. Cuando este dato era dudoso, consultamos verbalmente con empleados de la Cofradía.

Cuadro 17

TIPOS DE EXPLOTACION DE LAS EMBARCACIONES DE PESCA EN 1971

	Tonelaje		CVE		N.º embarcaciones	
	Total	%	Total	%	Total	%
Directa	999,46	— 63,4	4.530,5	— 63,9	63	— 64,3
Indirecta	574,70	— 36,6	2.563,0	— 36,2	35	— 35,7
	1.574,16	—100,0	7.093,5	— 100,0	98	— 100,0

Fuente: Cofradía de Pescadores.

Explotación directa

En el cuadro anterior vemos que las embarcaciones familiares representan en el puerto de Barcelona el 64'3 % del número total, desplazando un 63'4 % del tonelaje total y un 63'8 % de la potencia. En consecuencia las dos terceras partes de los medios de producción pesqueros son de explotación directa de tipo familiar, mientras que, una tercera parte es de explotación indirecta. No obstante, en cuanto a número de pescadores, las embarcaciones familiares emplean a menos de la mitad de los pescadores, exactamente un 48'3 % del total.

Una de las principales características de las embarcaciones familiares, es el predominio de las dedicadas a la pesca de arrastre y trasmallo. Las primeras representan casi el noventa por cien del total de embarcaciones de este tipo y los trasmallos el 88'8 % del total de embarcaciones dedicadas a esta pesquera.

Cuadro 18

	1		2		3
	4	5	6	7	
Mamparra . . .	16	34,7	30	65,2	46
Arrastre . . .	26	89,6	3	10,3	29
Trasmallo . . .	16	88,8	2	11,2	18
Chirila . . .	1	100,0	—	—	1
Camión . . .	3	100,0	—	—	3
Palangre . . .	1	100,0	—	—	1
TOTAL . . .	63	64,2	35	35,7	98

- | | |
|----------------------------------|----------------------------------|
| 1. — Explotación directa. | 5. — % sobre el mismo tipo. |
| 2. — Explotación indirecta. | 6. — N.º total de embarcaciones. |
| 3. — Totales. | 7. — % sobre el mismo tipo. |
| 4. — N.º total de embarcaciones. | |

Fuente: Cofradía de Pescadores de Barcelona. «Expediente de las embarcaciones para su visado por la Comandancia Militar de Marina en abril de 1971».

Por otra parte la mayoría de armadores-pescadores de estas embarcaciones residen en la Barceloneta. Unos constituyen verdaderas familias de tradición pescadora originarias del propio barrio de la Barceloneta, pero descendientes de pescadores levantinos. Una de estas familias no sólo posee las embarcaciones más importantes de arrastre —Hermanos Ratat e Hijos de Pepito Ratat— y es uno de los pescadores más acomodado del barrio, sino que también tiene una cierta importancia dentro de la estructura de poder de la pesca. Actualmente ocupa junto a un armador no pescador, un cargo sindical en la Cofradía.

Algunas de estas familias son oriundas de San Carlos de la Rápita o de Vinaroz. El resto son armadores-pescadores inmigrantes procedentes unos de poblaciones costeras de las provincias de Tarragona —Ametlla de Mar— y de Castellón —Peñíscola y Vinaroz—. Otros son andaluces o murcianos, algunos de ellos formando también verdaderas familias —padres, hijos, hermanos y primos— dedicados casi exclusivamente a la pesca. Por último no faltan tampoco armadores-pescadores nacidos en Barcelona.

En general, mientras que las primeras familias poseen,

Cuadro 19
CARACTERISTICAS DE LAS EMBARCACIONES SEGUN EL TIPO DE EXPLOTACION

	Explotación directa			Explotación indirecta		
	Tonelaje		C.V.E.	Tonelaje		C.V.E.
	Total	Por embarc.	Total	Por embarc.	Total	Por embarc.
Mamparra	211,25	13,20	1.058	66,1	467,11	15,94
Arrastre	732,04	28,15	3.252	125,0	102,46	34,15
Trasmallo * . . .	46,02	2,87	202,5	13,0	5,13	2,56
Camión	4,6	1,5	Remos	Remos	—	—
Palangre	0,60	0,60	Remos	Remos	—	—
Chiría	4,95	4,95	18	18	—	—
TOTAL	999,46	15,86	4.530,5	71,8	574,70	16,42
* Una de ellas a remo						

* Una de ellas a remo

Fuente: Cofradía de Pescadores de Barcelona: Expediente de las embarcaciones para su Visado por la Comandancia Militar de Marina en abril de 1971.

al parecer, dos barcas de arrastre cada una, los restantes armadores-pescadores poseen en general una sola embarcación. Los armadores andaluces generalmente son propietarios de embarcaciones de cerco, mamparras y trasmallos, mientras que los armadores levantinos, catalanes y barceloneses poseen la mayoría de las embarcaciones dedicadas a la pesca de arrastre. Muy pocos de estos armadores-pescadores residen fuera de la Barceloneta. Encontramos solamente cuatro en el resto de Barcelona —uno de ellos en Casa Antúnez—; siete en Badalona —y sólo uno de ellos nacido en Badalona— y algunos en otras poblaciones cercanas como Hospitalet de Llobregat. La presencia de armadores-pescadores en Badalona se debe a que en esta ciudad que ha carecido siempre de buen puerto pesquero, se suprimió el distrito marítimo en 1933, tomando las barcas a vapor como base la Barceloneta⁹.

Explotación indirecta

Más de una tercera parte de embarcaciones (un 35'7 %) son propiedad de armadores que no las explotan directamente.

El régimen de explotación indirecto se da, en general, en las embarcaciones de luz, las mamparras o *tranyines*, que son las que han experimentado en los últimos años un mayor aumento. De las 46 barcas dedicadas a este tipo de pesca las dos terceras partes (65'2 %) son de explotación indirecta. Este tipo de explotación tiene menos importancia en las modalidades de arrastre y trasmallo: de un total de 29 y 18 embarcaciones de este tipo, sólo 3 y 2 respectivamente se explotan así. La razón estriba en que las mamparras dedicadas casi exclusivamente a la captura de la sardina, boquerón, boga y doradas, especies muy cotizadas actualmente, proporcionan mayores beneficios a un propietario cuya vida económica no depende únicamente del mar y pueda resistir el descenso en las capturas que

⁹ BAS, C., op. cit., pág. 320.

de estas especies se produce durante los meses de invierno. Situación análoga encontró Y. Barbaza hacia 1960 en algunos puertos de la Costa Brava, como Rosas y La Escala, donde las dos terceras partes de las *tranyines* eran propiedad de armadores no pescadores¹⁰.

Si consideramos además el número de pescadores que emplean y el tonelaje que desplazan las embarcaciones, vemos como aumenta la importancia de este tipo de explotación; 406 pescadores (un 51'7 % del total) están empleados en esta clase de embarcaciones, número que se incrementa en los meses de verano, época de máxima pesquera de la sardina y el boquerón, con los pescadores temporeros.

Cuadro 20

NUMERO DE OBREROS EMPLEADOS EN CADA TIPO DE EMBARCACIONES

	Explotación indirecta		Explotación directa		TOTAL
	Total	%	Total	%	
Mamparras	387	66,4	195	33,5	572
Arrastre	15	9,0	151	90,9	166
Trasmallo	4	11,1	32	88,8	36
Chirla	—	—	1	100,0	1
Camión	—	—	9	100,0	9
Palangre	—	—	2	100,0	2
TOTAL	406	51,7	390	48,3	786

En conjunto desalojan 574'70 toneladas frente a 999'46 toneladas de las embarcaciones de explotación directa. Ello significa que cerca de un cuarenta por ciento del tonelaje total de las embarcaciones del puerto de Barcelona está en manos de armadores no pescadores. Como se ve tanto cuantitativa como cualitativamente, la explotación indirecta tiene bastante importancia en nuestro puerto, hecho que no ocurre en algunos otros puertos pesqueros catalanes.

¹⁰ BARBAZA, Y., op. cit., pág. 499.

Ello nos lleva a plantear, como paso siguiente de nuestra investigación, la vinculación que estos armadores poseen con el barrio que estudiamos, para ello cartografiamos sus domicilios y vimos sus profesiones. El análisis de estos datos muestra algunos hechos interesantes. En primer lugar, la mayoría de estos armadores (71'4 %) viven fuera del barrio de la Barceloneta y no tienen ninguna vinculación ni profesional ni social con él. Figuran entre ellos gentes de profesiones diversas: profesiones liberales —dos médicos, un abogado—, varios directores de empresas (entre ellos el director de una conocida firma de bebidas refrescantes), algunos dueños de bares e incluso gentes de reputación dudosa en cuanto a los negocios que realizan o poseen.

Los restantes armadores no pescadores están vinculados social o económicamente al barrio, o bien por vivir en él —10 armadores no pescadores residen en él—, o por ser además dueños de establecimientos, bares, puestos de pescado situados allí. Se da también el caso de algún armador muy relacionado con las actividades pesqueras, ya que posee uno de los dos únicos establecimientos de Barcelona que venden utensilios de pesca comercial (redes, cebos, nansas y anzuelos).

El número de embarcaciones poseídas por cada armador es variable. En general suele ser una, pero existen también empresarios, que tienen un verdadero negocio capitalista montado sobre esta actividad. Son varios, tres, los que poseen dos barcas e incluso algunos poseen más, como es el caso de un armador de identidad desconocida, el cual posee cuatro mamparras con más de 50 pescadores asalariados. Como conclusión podemos afirmar que cuatro armadores (un 11 % del total) controlan un tercio de las embarcaciones de explotación indirecta.

La única explicación que puede darse a la existencia de explotación indirecta, es una razón de tipo económico. La gran demanda de pescado por parte del mercado barcelonés no sólo asegura la venta del pescado capturado, sino que algunas especies como la sardina o el boquerón, que son muy apreciadas por el consumidor barcelonés, se co-

mercializan con amplios beneficios. Y como hemos visto antes, son las embarcaciones de explotación indirecta las que se dedican con preferencia a la pesca de estas especies. A ello se une los nuevos mercados que recientemente se han abierto para determinadas especies como el boquerón o la dorada, aspecto al que nos hemos referido al tratar de la comercialización del pescado.

No tenemos datos para valorar los beneficios obtenidos por los armadores ni, por otra parte, es éste el objetivo de nuestro trabajo, pero en las entrevistas sostenidas por algunos armadores y con el personal de la Cofradía, hemos podido llegar a la conclusión de que una mamparra de proporciones medianas, alrededor de 15 tripulantes y de unos 75 CVE y 5'5 toneladas, puede dar al armador un beneficio neto comprendido entre dos y tres millones de pesetas al año. Vemos que los beneficios obtenidos en un año de buena pesca son elevados, especialmente en comparación con las inversiones. Todo ello actúa de acicate para el mantenimiento e incluso progresión de la explotación indirecta, apoyada en gran parte por la mano de obra estacional procedente de Andalucía.

La integración social: domicilio de los pescadores

Para analizar las relaciones de tipo social entre los pescadores y la Barceloneta hemos tomado varios puntos de vista¹¹. El primero de ellos ha sido la localización y carto-

¹¹ Para conocer los aspectos sociales, hemos utilizado el fichero de pescadores en activo, en el mes de abril de 1971. En él constan, además de los datos personales —nombre, edad, lugar de nacimiento, domicilio—, otros dos de gran interés —edad desde la que es pescador y fecha desde la cual reside en Barcelona—. Mensualmente este fichero es puesto al día, con las altas y bajas que se producen. A pesar de ello pudimos observar que en el mes que utilizamos (abril de 1971), existía una diferencia de 29 pescadores activos, respecto a la cifra consignada en el mismo mes en el «Expediente de Embarcación para su visado por la Comandancia Militar de Marina». Ello representa un posible error de un 3,6 % en lo que respecta a la exactitud de los datos. A lo largo de la explotación del fichero, nos encontramos con algunos otros errores, tales como domicilios confusos o calles que habían desaparecido. De todas formas, es ésta la única fuente que hemos podido utilizar para

grafía de los domicilios de los pescadores activos, para poder medir, con ellos, si en otros sectores de la ciudad se daban los elevados índices de residencia de pescadores que aparecían en la Barceloneta según el método de las dos tasas, con lo cual la función pesquera desde un punto de vista social no sería exclusivamente del barrio. El resultado es que más de la mitad (57'4 %) de los pescadores residen en la Barceloneta mientras que los restantes viven en otros sectores de Barcelona, en poblaciones de la comarca e incluso en municipios del Area metropolitana.

Cuadro 21

RESIDENCIA DE LOS PESCADORES DE BARCELONA 1971

Lugar de residencia	n.º de pescadores	% sobre el total
Barceloneta	440	57,4
Resto de Barcelona	130	16,9
TOTAL BARCELONA	570	74,3
Comarca de Barcelona	174	22,8
Resto del Area metropolitana	23	25,7
TOTAL FUERA DE BARCELONA	197	25,7
TOTAL GENERAL	767	100

Pescadores residentes en la Barceloneta

Hasta hace unos diez años, el porcentaje de pescadores residentes en el barrio llegaba casi al 90 %, ya que muchos de ellos, especialmente los inmigrantes recientes, vivían

nuestro trabajo, ya que otro posible fichero que quizá subsane, en parte, esos errores (el de la Seguridad Social) es imposible de utilizar debido a su uso continuado por el pago de cuotas y teniendo además el inconveniente de no tener tanta información como el de pescadores activos. El vaciado y explotación se ha realizado en el mes de abril, mes de faena normal, con lo cual los datos elaborados se refieren a los pescadores activos que trabajan habitualmente en el puerto de Barcelona, y no figurando entre ellos los doscientos pescadores temporeros que trabajan estacionalmente en Barcelona.

en las barracas del Gas, Bogatell y parte del Somorrostro o bien realquilados en distintas viviendas del barrio. Es frecuente ver en las fichas de cofrade el antiguo domicilio de algunos pescadores: Barracas del Gas n.º 18, Somorrostro 1.400, etc... Por esta causa se explica la elevada tasa de especialización que aparecía en el barrio 5 (Gasómetro), donde se hallaban estas barracas. En 1964 se calculó que entre este sector de barracas y las existentes en Casa Antúñez y Campo de la Bota vivían unos trescientos pescadores ¹².

En la actualidad residen en la Barceloneta 440 pescadores que como hemos visto, representan algo más de la mitad del total de pescadores activos de nuestro puerto ¹³. Es la mayor concentración de pescadores dentro de la ciudad, por lo que hace pervivir en el barrio el carácter marineramente. Todavía hoy puede verse a los pescadores reunidos en bares determinados tras la jornada de trabajo, repartiéndose la parte de ganancias que les corresponde, o bien regresar a su domicilio con la cesta donde llevan la comida.

A pesar de ello la Barceloneta ha perdido gran parte de su sabor marineramente; los 440 pescadores residentes en el barrio no son nada más que un 4 % de la población activa residente en él ¹⁴.

Al localizar domicilios de los pescadores en el plano de la Barceloneta pudimos observar que éstos no presentan una distribución homogénea dentro del barrio, pudiendo distinguir entre:

¹² FERNANDEZ, D.: *La pesca y los pescadores de Barcelona*, Barcelona (inédito), pág. 153.

¹³ Dentro del número total de pescadores residentes en la Barceloneta, hemos incluido 24 pescadores que declaran vivir «a bordo» de la embarcación en la que están enrolados. Fenómeno frecuente entre aquellos pescadores que no tienen domicilio propio o bien por haber cambiado de base recientemente y estar sin su familia, o bien por carecer de vivienda a pesar de llevar varios años en Barcelona. En este último caso se suele tratar de pescadores solteros o viudos. Como es lógico las embarcaciones no reúnen las condiciones mínimas de habitabilidad, agravándose la situación en el caso de enfermedad del pescador.

¹⁴ Para hallar esta cifra hemos aplicado a la población total de 1970 el mismo porcentaje de población activa que poseía el barrio en 1960.

A) Sectores en los que residen un pequeño número de pescadores. Corresponde al barrio 4.º (San Miguel). Dentro de él encontramos un área en la que no reside ningún pescador; se trata del Ensanche de la Barceloneta, limitado por el Pasaje de la Cadena, las calles Pinzón, Ginebra y Paseo Nacional. Tampoco aparece ningún domicilio de pescadores en la parte del barrio 3.º (Orientales), comprendido entre las calles Baluarte y el mar, a excepción de dos manzanas, la de Atlántida-Vinaroz y la de Giner y Partagás-Salamanca. Podemos incluir aquí el Paseo Nacional en el que solamente viven ocho pescadores.

B) Sectores que contienen una elevada densidad de pescadores. Un primer sector aparece en forma de triángulo entre el mar, el Paseo Nacional y las calles San Carlos, Baluarte, Almirante Cervera. Corresponde a los barrios de distrito 1.º, 2.º y parte del 3.º; en él se da una gran continuidad en la distribución. Algunas calles: Maestranza, Meer, Conde Sta. Clara, reúnen la mayor parte de los pescadores levantinos y catalanes residentes en el barrio. Es, dentro de la Barceloneta, un verdadero sector de pescadores. Parece ser que esto no constituye otra cosa que la expansión hacia el Paseo Nacional del primitivo barrio de pescadores, surgido a lo largo del siglo pasado entre la calle Juicio y el mar.

Un segundo sector de elevada densidad es el barrio 5.º (Gasómetro) donde en el grupo de viviendas Almirante Cervera, situado en la calle Maquinista 25, viven 149 pescadores. Fue construido entre 1955 y 1958 por el Instituto Social de la Marina en el solar del antiguo cuartel de Infantería. La Cofradía de pescadores aportó el diez por ciento del valor total de las obras, en concepto de aportación inicial, incluidos los terrenos que adquirió el Ayuntamiento de Barcelona. Las viviendas son de propiedad de la Cofradía, la cual las alquila a los pescadores por una renta mensual de aproximadamente 228 pesetas. Este grupo de viviendas junto con otros domicilios de pescadores distribuidos dentro del barrio del Gasómetro, le proporcionaban ya en 1960 un elevado grado de especialización en esta actividad.

Pescadores residentes fuera de la Barceloneta

En Barcelona, excluida la Barceloneta, viven 130 pescadores, aunque en este caso no ocurre el fenómeno que, como veremos más adelante, se aprecia en la localización de los domicilios de los portuarios. De los dos factores distancia y vivienda económica que parecen tener en cuenta los portuarios para la elección de domicilio, en los pescadores el único que parece intervenir es este último. Encontramos pescadores viviendo en sectores no sólo alejados del centro de trabajo, sino también mal comunicados con él. La vivienda barata de construcción oficial o la barraca explican esta gran separación entre domicilio y centro de trabajo.

Por lo tanto su distribución resulta bastante distinta de los portuarios. De este modo, en una primera área concéntrica a la Barceloneta, formada por el Casco Antiguo y Pueblo Seco cercana y bien comunicada con el puerto de pescadores, residen solamente 22 pescadores (2'8 % del total), mientras que los portuarios que viven en este mismo cinturón representan un 25 % del total.

El segundo cinturón formado por el Ensanche reúne un bajísimo porcentaje de pescadores, un total de 4, de los cuales dos no son propiamente pescadores. Se trata de un armador no pescador y del patrón mayor de la Cofradía. Vemos al igual que en el caso de los domicilios de los portuarios como existe una verdadera segregación social dentro de este cinturón.

También se distingue un relativamente elevado número de residentes en el amplio espacio urbano formado por lo que denominamos municipios agregados, que en conjunto reúnen 52 pescadores. Como en el caso de los portuarios aparece un gran vacío residencial en el sector de San Gervasio, Sarriá y las Corts.

Por último es en los barrios nuevos y en los sectores de habitat marginal que existen en nuestra ciudad, donde se encuentran concentrados en poco espacio un número elevado de domicilios de pescadores. En el primer caso 38 pescadores residen en varios grupos de viviendas cons-

truidas por organismos oficiales. Entre ellos el barrio del Besós es el que reúne mayor número de pescadores, 10 en total, seguido de Verdún con 9, el Polvorín y Can Clos 6 y 1 respectivamente. Otros residen en el barrio de la Trinidad —3—, Grupo de la Paz —3—, Roquetas —1—, Guineueta —1—, Grupo Aunós —2—, Ciudad Meridiana —2— y Verneda Vieja —1—.

Por otra parte en el Campo de la Bota, todavía hoy área suburbial de barracas sin servicios de agua, sirve de residencia a 11 pescadores, más de la mitad de los cuales llevan diez años residiendo en Barcelona. En otros sectores de barracas como Montjuich, Guinardó y el Carmelo, encontramos también algunos domicilios de pescadores, 3 en total.

Los pescadores domiciliados fuera de Barcelona —197 en total—, viven en su mayoría —114— en la vecina población de Badalona, aunque este hecho no tenga relación alguna con la existencia de ciertas actividades pesqueras en Badalona. Son simplemente parte de aquellos pescadores que antes de la construcción del Paseo Marítimo vivían en las barracas del Gas o en el Somorrostro y que al no poder conseguir un piso en el grupo construido por la Cofradía dentro de la Barceloneta ni en otros grupos de viviendas, sólo pudieron optar por una vivienda en el grupo San Roque de Badalona. El problema radicaba en que los pescadores de las barracas del Gas y del Somorrostro no disponían de medios económicos suficientes para poder pagar la entrada de un piso que fuera superior a 15.000 pesetas, cantidad máxima que la Cofradía concedía como préstamo¹⁵. Incluso algunos ni pudieron comprometerse a pagar estas 15.000 pesetas¹⁶ por lo que debieron ir a vivir a otros sectores de barracas como Montjuich o Barrio de Pekín.

Los restantes pescadores que viven fuera de Barcelona están distribuidos por las poblaciones de la comarca de Barcelona. Son las más cercanas a Barcelona —Santa Co-

loma de Gramanet, Hospitalet, Cornellá, Ripollet, San Adrián, etc.— las que cuentan con mayor número de pescadores. No obstante otros municipios bastante más alejados como Tarrasa, Mataró, Sabadell, Rubí —dentro ya del Área metropolitana—, son también residencia de pescadores, formando aproximadamente el límite del área residencial, más lejos del cual no encontramos ya ningún domicilio de pescador. En la tabla siguiente se da una relación de las poblaciones donde residen pescadores.

Cuadro 22

PESCADORES RESIDENTES FUERA DE BARCELONA

Badalona	114
Santa Coloma de Gramanet . .	13
Hospitalet	12
Cornellá	6
Ripollet	6
San Adrián del Besós	5
San Baudilio	2
Montcada	2
Castelldefels	2
San Feliu de Llobregat	1
Sardanyola	1
San Juan Despí	4
San Vincens dels Horts	1
Prat de Llobregat	5

RESTO DEL AREA METROPOLITANA

Tarrasa	6
Mataró	5
Rubí	4
Sabadell	4
Castellbisbal	1
Premiá de Mar	1
Teyá	1
Masnou	1

TOTAL FUERA DE BARCELONA 197

Varios pescadores viven en poblaciones costeras como Teyá (un armador), Masnou, Premiá, Castelldefels, Sant Adriá, Badalona, sin que exista por ello relación alguna entre su domicilio y lugar de nacimiento. Tan solo 5 pes-

¹⁵ La cifra de 15.000 pesetas ha sido confirmada por la Cofradía.

¹⁶ MANEGAT, J.: *El pan y los peces*, págs. 50 y 242.

cadores de los 119 habían nacido en alguna de estas poblaciones (3 en Badalona y los 2 restantes en Castelldefels y Gavá respectivamente); el resto son inmigrantes.

Es importante señalar que el porcentaje de pescadores residentes fuera de Barcelona (26'9 %) es más elevado que el de portuarios (13'8 % del total respectivo). Si en el caso de estos últimos señalábamos las dificultades que la gran distancia entre domicilio y centro de trabajo les reportaba, en el caso de los pescadores los problemas son todavía más graves. Como ya hemos visto, el pescador trabaja prácticamente 12 horas y gana un sueldo muy bajo, por lo tanto los movimientos pendulares diarios que debe realizar suponen además de las molestias y pérdida de tiempo —algunos realizan un trayecto de hasta 1 hora y media— un elevado coste en los desplazamientos. Estos ascienden en la mayoría de los casos a unas 20 pesetas diarias, aproximadamente un seis por ciento del salario mensual ¹⁷.

La procedencia de los pescadores

Más de un 80 % (81'7 %) de los pescadores de nuestro puerto no han nacido en Barcelona, mientras que los nacidos en Barcelona apenas llegan al 20 %. Dentro de la Barceloneta la proporción de pescadores nacidos en Barcelona es más elevada: del 18'3 % de pescadores barceloneses, un 13'1 % viven en la Barceloneta. Sin embargo la presencia de un fuerte porcentaje de inmigrantes dentro de la población pescadora no es un hecho que se produzca únicamente en el puerto de Barcelona, encontrándose casos parecidos en otras poblaciones costeras. Y. Barba, al estudiar el origen de la población pescadora de algunos puertos de la Costa Brava puso de relieve cómo en Palamós y Sant Feliu de Guixols los pescadores inmigrantes representaban el 70'8 % y el 65'3 % de la población pescadora, respectivamente.

¹⁷ Según una encuesta distribuida en abril de 1971 entre algunos pescadores residentes fuera de la Barceloneta, de las 79 encuestadas, 69 realizaban trayectos de más de una hora y entre ellos 14 de más de hora y media.

Cuadro 23

NATURALEZA DE LOS PESCADORES

	Pescadores activos del Puerto de Barcelona		Pescadores activos residentes en la Barceloneta	
	Total (1)	% sobre total	Total	% sobre total (1)
Barcelona	133	17,3	100	13,1
Resto Cataluña	52	6,8	28	3,1
Valencia	35	4,6	26	3,3
Murcia	19	2,4	9	1,1
Andalucía	504	65,7	272	35,4
Resto de España	32	3,7	4	0,4
Extranjero	3	0,4	1	0,1

Lo que verdaderamente caracteriza el puerto de Barcelona con respecto a otros del litoral catalán es el predominio de pescadores andaluces. De un total de 634 inmigrantes, 504 proceden de Andalucía, lo que representa un 79'4 % de los inmigrantes y un 65'7 % del número total de pescadores, tendencia que parece acentuarse en los últimos años. En cambio los pescadores nacidos en Andalucía representan un escaso porcentaje en los puertos de la Costa Brava. De entre ellos, solamente en Sant Feliu los pescadores andaluces tenían cierta importancia, representando aproximadamente un 30 % de los inmigrantes y una quinta parte del total. En otros puertos como Palamós o Rosas predominaban, por el contrario, los pescadores nacidos en poblaciones de las provincias de Tarragona, Castellón y Alicante ¹⁸. Un caso parecido al de Barcelona es el del puerto de Tarragona, donde en 1950, según C. Bas, la mayoría de los pescadores procedían de Almería, habiéndose instalado en él a partir de 1936 ¹⁹.

En la inmigración andaluza hacia el puerto barcelonés es importante destacar dos hechos. En primer lugar, que la mayoría proceden de las provincias costeras de Andalucía Oriental. Sólo la provincia de Granada aporta 279, es decir, 36,3 % del total de los pescadores activos, seguida

¹⁸ Y. BARBA, op. cit., pág. 493.

¹⁹ BAS, Carlos, op. cit., pág. 337.

de Almería con 132 —17'2 %— y de Málaga con 56, frente a los 19 procedentes de Cádiz y los 17 de Huelva. Las provincias de Andalucía interior están representadas por un solo pescador nacido en Jaén. En segundo lugar existe una gran concentración en cuanto a los municipios de origen. Casi todos proceden de núcleos costeros o muy próximos a la costa, aunque no faltan procedentes de municipios bastante alejados del mar como es el caso de seis pescadores nacidos en la ciudad de Granada y uno nacido en Nerva, provincia de Huelva. Dentro de la provincia de Granada los municipios que aportan mayor número de pescadores son Polopós, La Rábita, Gualchos, Albuñol, La Mamola y Motril, con cifras que oscilan entre los 54 de Polopós y los 20 de Motril. En la provincia de Málaga destaca Nerja con 20, Málaga con 16 y Vélez Málaga con 5. En la provincia de Almería, los municipios de Adra con 48 pescadores, Almería con 36, Roquetas y Dalías con 11 y 17 respectivamente, figuran entre los más importantes.

Los aportes de las restantes provincias son mínimos, con porcentajes que oscilan entre 4 % y menos de 1 %. Destacan la provincia de Tarragona con 31 pescadores, procedentes de San Carlos de la Rápita y Ametlla de Mar. Castellón con 27, la mayoría de Peñíscola, y Vinaroz. Y por último Murcia con 19, naturales de los puertos de Aguilas y Mazarrón. Es notable en cambio la presencia de pescadores inmigrantes procedentes de Ceuta y Melilla, 19 en total.

Fuera del Mediterráneo no existe prácticamente emigración de pescadores hacia Barcelona. Tan sólo encontramos tres pescadores procedentes de Galicia y uno del archipiélago canario. Por último hemos de citar los pescadores procedentes del extranjero, en número de tres. Dos de Portugal y otro de Villa Sanjurjo en Marruecos.

Existe una cierta segregación profesional de los pescadores inmigrantes. Mientras que los pescadores catalanes y valencianos suelen ir enrolados en las embarcaciones de arrastre que salen de día, los inmigrantes andaluces trabajan en las mamparras que salen de noche, lo que supone un trabajo más duro, para el que es más difícil

encontrar mano de obra. Es probable que dentro de pocos años estos inmigrantes sean sustituidos por argelinos o marroquíes, quienes ya actualmente intentan enrolarse como pescadores, sin lograrlo, por la desconfianza de patronos y armadores. Según parece, en el puerto de Castellón trabajan algunos de ellos.

Para poder apreciar si la inmigración de pescadores es un fenómeno reciente o bien, por el contrario, se produce desde hace varias décadas, analizamos el tiempo de permanencia en Barcelona de los 340 pescadores inmigrantes residentes en la Barceloneta²⁰.

Cuadro 24

TIEMPO DE PERMANENCIA EN BARCELONA DE LOS PESCADORES
RESIDENTES EN LA BARCELONETA

Años de permanencia en Barcelona	N.º de pescadores inmigrantes	% del total
Menos de 10	99	41,4
Entre 10 y 20	68	28,5
Entre 21 y 30	41	17,1
Más de 30	31	13,0
TOTAL	239	100,0

Los anteriores datos parecen indicar que se trata de una inmigración relativamente reciente, puesto que cerca de la mitad (41'4 %) llevan residiendo en Barcelona menos de diez años, mientras que tan sólo 13 por ciento viven en la Barceloneta desde hace más de 30 años. El fin de la Guerra Civil parece marcar un hito importante en la inmigración de pescadores hacia Barcelona. De los 239 pescadores, solamente 19 residían en la Barceloneta con anterioridad a estas fechas, y es en el período 1939-1940 cuando se realiza una masiva llegada de pescadores, 21 en

²⁰ De esta cifra hemos restado 101 fichas en las que el tiempo de permanencia en Barcelona no aparecía indicado; esto representa una desviación que ha de ser tenida en cuenta para matizar los resultados obtenidos.

total, lo cual supone un promedio de 10 por año. Este hecho parece tener relación con la introducción oficial en nuestro puerto de las artes de cerco. Este ritmo disminuye a partir de 1941 manteniéndose en un promedio de 4 por año hasta 1957. A partir de esa fecha experimenta un rápido ascenso especialmente acentuado desde la década de los sesenta, manteniéndose en los últimos años en media de 10 pescadores inmigrantes al año.

Estos resultados contienen un margen de error por cuanto se refieren únicamente a una tercera parte de los pescadores del barrio. Por esta causa y por el interés que plantea el tema de inmigración y profesión, decidimos llevar a cabo una investigación más amplia para conocer con más exactitud el inicio y la procedencia de la inmigración de pescadores. Mediante el vaciado de las «Hojas familiares del Padrón Municipal de 1930» se pudo establecer la relación entre procedencia y tiempo de permanencia en Barcelona de los pescadores de la Barceloneta. Utilizando, inicialmente como muestra, los pescadores residentes en la calle del Mar²¹ obtuvimos los siguientes resultados; el 78'7 % de los pescadores habían nacido fuera de Barcelona-ciudad, de ellos un 28,2 % en Andalucía y un 19,4 % en Valencia; en cuanto a tiempo de permanencia el 77'7 % de los andaluces y el 66'6 % de los valencianos llevaban rediendo en el barrio más de 10 años; por otra parte la mitad de los pescadores andaluces residían en el barrio desde hacía más de 30 años.

Todo ello parece demostrar —al menos a este nivel puesto que para el conjunto del barrio puede surgir alguna variación—, que en 1930 dentro del barrio esta profesión era ejercida mayoritariamente por inmigrantes, puesto que como en la actualidad de los pescadores barceloneses eran en gran parte (50 %) hijos de pescadores inmigrantes andaluces, y en menor proporción (20 %) hijos de levantinios o autoctonos (30 %); que la corriente inmigratoria

²¹ Este trabajo fue realizado durante el curso 1971-1972 por un equipo compuesto por: Concepción Parejo, Elsa Milagros Robert, Catalina Munar, Montserrat Tío y Antonio Parejo, estudiantes de Geografía de España.

estaba compuesta no sólo por pescadores valencianos inmigrantes tradicionales, sino también por una todavía más importante inmigración de pescadores andaluces procedentes de los mismos municipios que en la actualidad aportan pescadores a nuestro puerto.

Edad de los pescadores e inmigración

Ante una profesión en que las ocho décimas partes de los que la ejercen son inmigrantes, cabe preguntarse si este hecho influye en la estructura de sus edades y si existe alguna relación entre pescadores jóvenes e inmigración.

El triángulo de edades realizado a partir de los datos antes citados, nos ha dado un resultado sorprendente. La base de la pirámide es muy estrecha puesto que los pescadores de menos de 20 años representan solamente un 1'5 % del total, mientras que el grupo comprendido entre los 20 y los 40 años representa un 31'4 % y el grupo de 41 a los 69 años un 67'02 % del total. Como puede verse, más de la mitad de los pescadores sobrepasan los cuarenta años. Ello nos da una edad media muy alta, alrededor de los 46 años (45,7 exactamente), para la población pescadora de Barcelona. Este tipo de estructura por edades de los pescadores activos, no se encontraba en ninguno de los puertos de la Costa Brava estudiados por Barbaza.

El hecho de que los pescadores de menos de 30 años representen sólo una décima parte del total en una profesión ejercida en gran parte por inmigrantes, es difícil de explicar, ya que si bien es lógico que el grupo de 20 años sea estrecho debido a que la emigración suele iniciarse aproximadamente después del servicio militar, no lo es el hecho de que un porcentaje muy bajo de pescadores tenga menos de 30 años. Quizá esta situación tenga que ver con las características propias de la actividad pesquera, que da lugar a emigraciones estacionales que solventan en parte el problema que en otro caso hubiese movido al pescador a emigrar. Cuando son jóvenes, entre los 20 y los

25 años, vienen cada año a Barcelona, volviendo luego a su pueblo, y esta relación temporal da lugar con el tiempo a una emigración definitiva. No disponemos de datos suficientes para comprobar esta hipótesis, ya que todos los esfuerzos realizados en la Cofradía para conseguir datos sobre los pescadores estacionales han sido inútiles como se verá más adelante.

Si establecemos una relación entre la edad de los pescadores y su lugar de nacimiento y tomamos como punto de referencia la edad media de los pescadores, podemos apreciar las siguientes relaciones. En primer lugar que por encima de la edad media (46 años) predominan los nacidos en Cataluña, excluyendo a la ciudad de Barcelona, y en las provincias valencianas; lo cual pone de relieve que la inmigración de pescadores tarraconenses, castellanenses y alicantinos es anterior a la inmigración andaluza. En general los pescadores levantinos viven en su mayoría en la Barceloneta, residiendo en el barrio desde hace más de 30 años. A pesar de su débil importancia cuantitativa, tienen dentro de la Barceloneta una fuerte tradición, encontrándose noticias de su llegada ya a principios del siglo XIX²².

En segundo lugar, vemos también que, si bien aparecen aproximadamente igual número de pescadores nacidos en Barcelona por encima y por debajo de la edad media, las dos terceras partes de los pescadores naturales de la ciudad tienen más de 40 años. Por otra parte hemos podido comprobar que la mayoría de los pescadores jóvenes —menos de 30 años— nacidos en Barcelona son hijos de inmigrantes andaluces.

Como conclusión no es aventurado afirmar que la pesca en Barcelona se mantiene gracias al aporte de mano de obra inmigrante y que la profesión de pescador no ejerce ninguna atracción ni sobre la juventud autóctona ni sobre la juventud inmigrante, con la sola excepción de los hijos de pescadores. Aunque es cierto que son pocos

²² GUITERT DE CUBAS, A.: *Barceloneta*, pág. 46.

los hijos de pescadores barceloneses que se dedican a la profesión de sus padres, también lo es que suelen hacerlo con mayor frecuencia los hijos de pescadores inmigrantes.

Causas de la emigración de los pescadores

Dejaremos aparte las causas que han inducido a los pescadores levantinos a emigrar, ya que se trata de una emigración relativamente antigua y, comparada con la andaluza, actualmente de menor importancia cuantitativa.

Los pescadores andaluces suelen instalarse definitivamente en Barcelona, tras varios años de venir estacionalmente a pescar como tripulantes. Cuando logran trabar conocimiento y ganarse la confianza de algún armador, éste les propone trabajo todo el año. Es en este momento cuando se trasladan con su familia. Antes de la demolición de barracas existentes en el actual Paseo Marítimo, el problema de vivienda era más fácil de resolver; actualmente debe solicitarse algún piso en construcción oficial o bien vivir realquilado hasta encontrar una vivienda adecuada a sus posibilidades.

Las causas de esta emigración se encuentran esencialmente en un hecho de tipo económico: el pescador andaluz no gana lo suficiente para mantener a su familia. Pero en la base de esta situación se halla un problema social: en numerosos puertos andaluces no se cumplen las reglamentaciones en cuanto a contratos de trabajo, Seguro Obligatorio de Enfermedad, vacaciones pagadas, plus familiar, etc... Los pescadores están totalmente en manos de los armadores, quienes controlan el mercado de trabajo contratando diariamente la mano de obra que necesitan, al mismo tiempo que actúan un tanto arbitrariamente al repartir los beneficios de la venta del pescado. Ante esta situación los pescadores poco pueden hacer ya que en su mayoría son analfabetos y no están políticamente sensibilizados para presentar reivindicaciones de tipo social ni, por otra parte, se les ofrece la perspectiva de otros puestos de trabajo con un mínimo de seguridad. El único camino es la emigración.

Otros factores geográficos y biológicos se añaden a las cuestiones sociales ante expuestas. El consumo de pescado es escaso en estas provincias con bajo nivel de vida, y la falta de centros consumidores cercanos a los puertos pesqueros impiden una fácil comercialización de las capturas, como ocurre en Barcelona o en otros puertos catalanes. Por otra parte, muchos de estos puertos están en situación deficiente con respecto a las vías de comunicación que transportan mercancías hacia los grandes centros consumidores del país. También parece ser cierto, según la opinión de algunos pescadores, que la pesca disminuye en algunos puertos de la costa de Andalucía oriental por el abuso del arte del arrastre y la excesiva frecuentación de los lugares propicios.

Los pescadores temporeros

Si la actividad pesquera en su conjunto presenta oscilaciones a lo largo del año, la pesca en determinadas especies, como la sardina y la anchoa tiene un marcado carácter estacional. En los puertos de gran importancia sardinera —Barcelona, Vilanova, Tarragona— la pesca de la sardina presenta un máximo estacional representando un elevado tanto por ciento de la captura total²³. El máximo se suele dar entre los meses de mayo, junio y julio, apareciendo un máximo secundario entre fines de otoño y principios de invierno. Igual ocurre con la anchoa, o boquerón, cuya pesquera en las costas catalanas adquiere importancia en los meses de primavera y verano, pudiendo presentar también un máximo otoñal²⁴.

Un análisis detallado de la pesca desembarcada en cada mes a lo largo del año 1970 en el puerto de Barcelona nos pone de relieve que las oscilaciones son más acusadas en el boquerón y en la sardina que en el resto de las especies, de tal modo que las capturas realizadas durante los

meses de junio, julio y agosto del citado año, representaron aproximadamente la mitad (47'8 %) del valor anual de estas dos especies. También podemos apreciar como el número de pescadores empleados sigue fielmente sus oscilaciones mensuales. Si tenemos en cuenta que el número de pescadores fijos coincide aproximadamente con la cifra mínima de pescadores empleados, la diferencia entre ella y la máxima implica la presencia de una mano de obra extraordinaria —inmigrantes temporeros— llegados al puerto en función exclusiva de la pesca de sardina y boquerón.

Tradicionalmente ha existido entre los puertos de la Costa Brava²⁵ y todavía hoy existe entre los puertos del Mediterráneo español, cambios de base pesquera por parte de algunos pescadores, quienes, con su propia embarcación recorren la costa acudiendo a aquellos caladeros donde la pesca es más favorable. A título de ejemplo podemos citar el caso de los pescadores de Aguilas, parte de los cuales —en 1963 un 15 % del total— suelen emigrar durante la primavera y el verano a puertos de la provincia de Alicante o concretamente a Castellón²⁶. Pero las migraciones estacionales hacia el puerto de Barcelona tienen unas características propias. Destacan por sus elevados contingentes, tratándose en todos los casos de pescadores sin embarcación, los cuales muchas veces bajo contrato y otras sin él, vienen a Barcelona para enrolarse como tripulantes en las embarcaciones de cerco dedicadas a la pesca de la sardina y boquerón, procediendo única y exclusivamente de puertos andaluces.

Ha sido prácticamente imposible obtener información concreta en cuanto al número exacto de pescadores estacionales, puertos de procedencia, edad, medios de transporta utilizado y lugar donde residen en Barcelona mientras dura la estación de pesca. Por requisitos de tipo burocrático, estos pescadores se inscriben como miembros

²³ BAS, C., op. cit., pág. 203.

²⁴ BAS, C., op. cit., pág. 207.

²⁵ BARBAZA, Y., op. cit., pág. 494.

²⁶ KRUIDERINK, A.: *Algunos aspectos de la pesca mediterránea en España*, en «Estudios Geográficos» n.º 106, febrero 1967, pág. 103.

de la Cofradía de Barcelona al venir por primavera a nuestro puerto, dándose de alta en el S.O.E. mientras permanecen en Barcelona y dándose de baja al marcharse; por esta causa es difícil distinguir entre las altas y las bajas por enfermedad u otro motivo, de las altas y bajas de temporeros. Los datos sobre los que nos basamos son, por una parte las «Altas de Pescadores», según datos de Cotización de Seguridad Social, que nos permiten seguir las oscilaciones mensuales y, por otra, diversas entrevistas mantenidas con el Secretario de la Cofradía y con empleados de dicha entidad.

El número de pescadores estacionales podría cifrarse alrededor de los doscientos. Para 1970, utilizando la fuente antes citada, hemos considerado que la diferencia de 227 existente entre la cifra máxima de altas en el mes de julio (933) y la mínima de diciembre (766), es el número aproximado de pescadores temporeros para este año, puesto que la mínima de diciembre coincide casi exactamente con el número de pescadores fijos que trabajan en nuestro puerto.

Las migraciones suelen iniciarse normalmente a partir de abril, alcanzando un máximo en julio y agosto y decreciente hasta interrumpirse entre septiembre y octubre. Algunos años, la migración se ha iniciado antes, alrededor de enero y febrero, realizando algunos pescadores una parada de unos tres meses en Castellón antes de decidir y según cómo se encuentre allí la pesca, seguir o no hasta Barcelona. Pero lo más frecuente es la migración directa de pescadores más o menos fijos, que se dirigen a Barcelona cada año. Tiempo atrás, cuando estos movimientos parece que tenían más importancia, los pescadores llegaban todos juntos en autocar que paraba en el Paseo Nacional de la Barceloneta, constituyendo su llegada un verdadero acontecimiento en el barrio.

La mayoría de estos pescadores proceden del litoral andaluz, especialmente Granada y Almería, provincias que como ya hemos visto aportan también el mayor número de pescadores inmigrantes definitivos. Son en su mayoría, jóvenes solteros o bien casados, que dejan a su familia, a la

que enviarán periódicamente el salario y se beneficiará del Seguro Obligatorio de Enfermedad. No faltan tampoco algunos casados que vienen con sus mujeres, empleándose éstas en los merenderos y restaurantes de la Barceloneta. Suelen ser familias, parientes o grupos de amigos.

Una parte vive a bordo de las embarcaciones en las que se enrolan, otros realquilados en casa de pescadores amigos o familiares inmigrantes ya fijados definitivamente en la Barceloneta. Al coincidir su estancia en Barcelona con la estación de máxima pesquera y de mayor demanda, los beneficios obtenidos suelen ser algo más altos que los que se obtienen habitualmente. Por ello en muchos casos, con el dinero ganado y en su mayor parte ahorrado durante su permanencia en Barcelona, pasan el invierno en su lugar de origen.

Un tipo de inmigración estacional parecido al que se produce en el puerto de Barcelona, lo encontramos en Vinaroz, aunque con características algo distintas. En este puerto la mayoría de los pescadores temporeros (un 70 %) proceden de puertos cercanos, Peñíscola y Benicarló, y sólo una pequeña parte son andaluces. Entre esta mano de obra estacional figuran también algunos obreros agrícolas de localidades cercanas²⁷.

Como conclusión puede afirmarse que todavía hoy la pesca es una actividad vinculada en gran parte al barrio de la Barceloneta, como lo demuestran: la existencia de una importante explotación pesquera de tipo familiar, especialmente en las artes de arrastre, y el hecho de que en el barrio residan un 57'4 % de los pescadores del puerto de Barcelona. A pesar de ello creemos que en el futuro esta vinculación disminuirá notablemente a causa de la importancia creciente de la explotación indirecta en las artes de cerco, que actualmente ya controla más de la mitad de los pescadores, y cuyas capturas tienen una comercialización más rentable.

²⁷ LOPEZ GOMEZ, J.: *El puerto de Vinaroz*, en «Estudios Geográficos» n.º 110, febrero 1968, pág. 32.

EL TRABAJO EN EL PUERTO

Como hemos visto en anteriores capítulos, la Barceloneta ha tenido desde sus orígenes una fuerte vinculación con el puerto, al que debe en parte su desarrollo urbano y económico. Todavía hoy se considera a la Barceloneta, dentro del conjunto de la ciudad, como lugar de residencia de la mayoría de las gentes ocupadas en las tareas de carga y descarga de buques, los antiguos *bastaixos de capcana* o *massips de ribera*, que actualmente reciben el nombre de portuarios. La proximidad al centro de trabajo habría contribuido a la permanencia de esta profesión en el barrio.

En 1960 casi una décima parte de la población activa de la Barceloneta estaba ocupada en actividades incluidas dentro del apartado «Transporte», siendo, en cifras absolutas, una de las más importantes del barrio. Si bien bajo esta denominación se incluye todo tipo de transporte marítimo, terrestre o aéreo, la mayoría se dedicaban a trabajos en el puerto. Por otra parte, al comparar estas cifras con las correspondientes al total de la ciudad en la misma profesión, veíamos que el índice resultante era muy elevado, denotando una fuerte concentración.

Al referirse estos datos a 1960 y por incluir además todo tipo de transporte, hemos realizado un estudio detallado de esta actividad, con la finalidad de poner de relieve hasta qué punto este grupo ocupacional está actualmente representado en la Barceloneta o si este hecho implica una segregación residencial con respecto al resto de la ciudad. Para ello hemos cartografiado los domicilios de los portuarios y analizado su lugar de nacimiento, relacionando ambos datos con el fin de comprobar las dife-

rencias existentes entre los portuarios residentes en la Barceloneta y los domiciliados fuera de este barrio¹.

Algunos aspectos sociales del trabajo en el puerto

En el puerto de Barcelona trabajan actualmente (1970) unos 2.096 obreros portuarios que, con el nombre de *censados*, realizan trabajos de carga y descarga, de un modo habitual. Todos están inscritos en la sección de Trabajos Portuarios, organismo creado en 1943 y dependiente del Ministerio de Trabajo². Los fines de esta sección son la ordenación laboral, las relaciones de trabajo y la asistencia social, Caja de Previsión y servicio de enfermedad. Aparte de los portuarios censados, hay los llamados «*fuera de censo*» o peones de plaza que se contratan de un modo eventual cuando hay exceso de trabajo.

Los portuarios censados están clasificados en varias categorías, según el trabajo que realizan, sea de tipo administrativo (cofrontas, pesadores, etc...), de tipo mecánico (los llamados especialistas conductores de carretillas elevadoras, remolques, palas cargadoras) o de tipo manual (carga y descarga, estiba, vigilancia), en un 70 % constituyen prácticamente un peonaje, a pesar de que gran parte del trabajo de carga y descarga se realiza actualmente con medios mecánicos. En realidad dentro de ellos se forman

¹ La fuente utilizada en el «Archivo de Expedientes de Personal de la Sección de Trabajos Portuarios», que agrupa a los obreros portuarios censados. Quedan excluidos por lo tanto los peones de fuera plaza o fuera censo. Este Archivo ofrecía varios datos, de los que únicamente tenían homogeneidad y validez el domicilio, la edad, el sexo y el lugar de nacimiento. Otros datos que hubieran podido ser de gran interés, como cambios de residencia, parentesco con otros portuarios, profesión anterior, no aparecían en todos los expedientes, ya que el tipo de formulario variaba tres veces a lo largo de los 30 años de existencia de la Sección. El vaciado se realizó en los primeros meses de 1971. Para otros aspectos del trabajo en el puerto hemos utilizado el trabajo de REVERTER, M.: *Ensayo histórico sobre los trabajadores portuarios de Barcelona*, Barcelona 1968 (mecanografiado).

² Antes de la Guerra Civil existía el Real Montepío de San Pedro Pescador, fundado en 1890 e instalado en la Barceloneta; su finalidad eran los socorros mutuos por enfermedad, defunción, etc... FORNER, *Historia de la Barceloneta*, pág. 157.

clases, la de los «*fijos de empresa*» que tienen asegurada diariamente el trabajo por estar contratados por una empresa, y la de los *eventuales censados* que, a pesar de estar censados, deben esperar a ser contratados cada día. En un nivel de trabajo todavía inferior se encontrarían los *fuera de censo*. El trabajo es fluctuante en relación con el movimiento del puerto, por lo cual no se emplea cada día el mismo número de portuarios (aunque sí tienen obligación de presentarse), quedando parte de ellos sin trabajo y sin salario, ya que cobran por días trabajados. Existen una serie de empresas privadas contratistas de carga y descarga o compañías estibadoras que solicitan diariamente a la sección de Trabajos el personal necesario para formar sus equipos, aparte de los que ya poseen fijos de empresa. Los salarios son percibidos por los primeros directamente de la empresa que ha contratado los servicios y la Sección de Trabajos Portuarios paga los salarios diferidos, plus familiar, quinquenios, vacaciones y gratificaciones. El salario inseguro se intenta paliar con las llamadas compensaciones: salario mínimo más alto los días que se trabaja e indemnización por presencia, para compensar la obligatoriedad de presentarse diariamente. No existe aquí como en otros países, un salario mensual mínimo y solamente tras un largo período de huelgas se consiguió en mayo de 1970 el Subsidio de paro (salario de unas 100 pesetas los días que no hay trabajo). Todo ello da lugar a que el trabajo del puerto sea, desde el punto de vista económico, muy inseguro, y que socialmente esté muy poco considerado.

Domicilios de los portuarios

Portuarios residentes en la Barceloneta. En la Barceloneta residen 561 obreros portuarios. Cifra que a pesar de significar solamente una cuarta parte del total (26,7 %), representa la máxima concentración de Barcelona, ya que tomamos como base la población activa masculina del barrio en 1965, aproximadamente 1 de cada 20 varones ac-

tivos es portuario. Dentro del barrio presenta una distribución muy homogénea, con la excepción del sector denominado «ensanche de la Barceloneta» y del Paseo Nacional, donde residen relativamente pocos portuarios.

Portuarios residentes en Casco Antiguo y Pueblo Seco. Dentro de Barcelona podemos distinguir un sector de elevada concentración que, en forma de corona, rodea al puerto. Comprende el Casco Antiguo —antiguo recinto amurallado hasta mediados del siglo XIX— el distrito V y el barrio del Pueblo Seco, que engloba además Hortes de San Beltrán y La Fransa. Esta amplia área reúne a 528 obreros portuarios (25,2 % del total), de los que 396 corresponden al casco antiguo y el resto al de Pueblo Seco.

En el Casco Antiguo no se distribuyen homogéneamente, sino que tienden a concentrarse en las calles más próximas al puerto, existiendo tres sectores de máxima concentración: uno limitado por La Rambla y las calles de Escudillers, Aviñó, Simón Oller y Paseo de Colón. Otro comprendido entre las calles San Pablo, Ramblas, Puerto Santa Madrona y Marqués del Duero. Y un tercero correspondiente al barrio de San Cugat del Rec. Los tres corresponden a los sectores más deteriorados del casco antiguo, caracterizados por elevada densidad de población. Abundan pensiones y pisos en subarriendo, por lo cual la relación entre el número de familias y el de viviendas alcanza los valores máximos de la ciudad, oscilando entre 1,10 y 1,5 familias por vivienda³.

En esta zona es curioso constatar dos hechos. En primer lugar, la tendencia de los portuarios a ocupar las viviendas de las zonas más próximas al puerto. Y en segundo lugar, el vacío residencial de portuarios que se produce en determinadas calles céntricas como Rambla, Vía Layetana, Princesa, en parte debido a que muchos edificios de algunas de estas calles —La Rambla, calle Fernando— están destinados a usos comerciales, etc... y en parte a que

³ Ayuntamiento de Barcelona, Ponencia de Revisión del Plan de Ordenación Urbana, *Investigación socio-demográfica de Barcelona. Explotación del Padrón de 1965.*

otras, como la Vía Layetana, a pesar de estar en pleno casco antiguo, todos sus edificios son habitados por clases más acomodadas.

Todo ello da lugar a que la localización de los obreros portuarios en esta área responda más que a la proximidad del lugar de trabajo, al hecho de ser áreas de residencia esencialmente obrera. Diversos índices, basados en datos de 1965, ponían de relieve cómo los sectores que nosotros hemos individualizado —coincidentes con diversas divisiones municipales de barrios de distrito— poseían una estructura socioprofesional caracterizada por los más bajos porcentajes de residentes de clases altas —menos del 6%— y los más altos porcentajes de residencia obrera. Las categorías II y III (población dedicada a industria, transporte y servicios), representan cifras que oscilan entre los 78,6 % en barrio 1 del distrito V y 89,3 % en barrio 9 del distrito IV, uno de los de San Cugat del Rec. Todos ellos cuentan con elevadas densidades de población, y de hacinamiento dentro de las viviendas⁴.

En las Huertas de San Beltrán, Pueblo Seco y La Fransa, los portuarios se distribuyen homogéneamente ocupando todo este barrio obrero en su mayoría, aunque no llega a poseer los caracteres de deterioración de las áreas antes señaladas, la proximidad del puerto y la facilidad de comunicación explican esta preferencia de domicilio.

El Ensanche. La mayor parte del casco urbano que tradicionalmente recibe este nombre es una porción del llano de Barcelona urbanizado el último tercio del siglo XIX y a lo largo de nuestro siglo, según el Plan del ingeniero Ildefonso Cerdá. Nosotros lo hemos considerado limitado por las calles Rondas, Marqués del Duero, Taragona, Infanta Carlota, Diagonal y Paseo Carlos I.

Este sector es el que reúne menor número de domicilios de portuarios: tan sólo 82 (3,9 % del total), apareciendo por otra parte un gran vacío en el ensanche central —comprendido entre las calles de Aribau y Bruch—. Se trata del sector del ensanche que cuenta con una estruc-

⁴ Ayuntamiento de Barcelona, op. cit.

tura profesional caracterizada por el predominio de las clases altas. En 1965 más del 25 % de los habitantes de esta área eran dirigentes, profesionales, o técnicos y asimilados, mientras que los obreros representaban menos del 20 % de la población activa. Ello explica que solamente aparezcan tres domicilios de portuarios, quienes por otra parte residen en las viviendas de los porteros de fincas urbanas.

Los restantes tienden a ocupar las calles del ensanche próximas al Dto. V; se trata del área comprendida entre el barrio 1 del Dto. IV y el barrio 3 del Dto. II, alrededor del Mercado de San Antonio, y se distribuyen con una cierta homogeneidad, aunque en baja proporción por casi todo el Dto. VI.

La Barcelona periférica. En resto de la ciudad podemos distinguir dos sectores. El primero corresponde a un cinturón de concentración ligera, pero con cierta homogeneidad en su distribución. Son antiguos suburbios de la ciudad, como Hostafranchs y los municipios agregados a Barcelona y que rodean al ensanche en forma de corona: Sants, (Bordeta), Gracia, Horta, San Andrés, Clot, Sagrera, San Martí de Provençals (Pueblo Nuevo y La Llacuna). Se trata de barrios que tradicionalmente han sido residencia de población obrera.

Este cinturón presenta un vacío residencial en la parte oeste de la ciudad. Es la zona comprendida entre las calles Travesera de las Corts, Diagonal, Vía Augusta, República Argentina y Collcerola, hasta Tibidabo y coincidente con los distritos III y XI (menos la parte de este distrito que corresponde al Ensanche). Se trata de la parte de Las Corts, ex-villa de Sarriá, San Gervasio y Putxet. En ellos no vive ningún portuario. Son sectores residenciales que continúan el ensanche central en cuanto a características demográficas y socioprofesionales; es la Barcelona de la alta burguesía, lugar de residencia de la intelectualidad y del capitalismo industrial o financiero barcelonés y de las élites que disponen de los ingresos suficientes para vivir en uno de los sectores de mayor salubridad y belleza de la ciudad. En 1965 se alcanzó en casi toda esta parte de la

ciudad el mayor porcentaje de residencia de las clases altas y el más bajo de residencia de clases obreras y de población dedicada a servicios.

En el conjunto de Barcelona periférica, excluyendo esta última zona, se encuentran 369 domicilios de portuarios, un 17,6 % del total. A pesar de su distribución bastante homogénea, en algunos lugares aparecen ciertas concentraciones, como es el caso de los barrios de Sants, Hostafranchs, centro de Gracia, Verdún, Carmelo, Pueblo Nuevo.

Por último, ya en el límite del término municipal, podemos distinguir un último cinturón formado en realidad por manchas aisladas: se trata de los *Barrios Nuevos*. Bajo esta denominación incluimos aquellos grupos de grandes inmuebles que forman un conjunto urbanístico. Fueron en su mayor parte construidos por organismos oficiales (P.N.V., P.M.V., Obra Sindical del Hogar, cooperativas, etc...) a partir de 1954 dentro del Plan Nacional de la Vivienda, para paliar los graves problemas de déficits de viviendas y para dar alojamiento a habitantes de zonas de barracas (Montjuich, Somorrostro) o viviendas del casco antiguo que fueron derribadas para realizar obras de renovación interna de la ciudad (inicio de la Avenida García Morato) u otras obras urbanísticas como el Paseo Marítimo. Están situados en la periferia de la ciudad. Forman, la mayor parte de ellos, una estrecha franja situada a orillas del Besós, desde su desembocadura hasta que entra en el término municipal de Montcada i Reixac, prolongándose por la falda del Turó de las Roquetas. Otros grupos que aparecen en el Port junto con la Zona Franca (Grupo Aunós) y en Montjuich (Grupo el Polvorín; Can Clos) quedan incluidos dentro de este tipo.

En general, por tratarse de viviendas de construcción sencilla, arrendadas a módicos precios, o en propiedad con facilidades de pago, son habitadas en su mayoría por población obrera e inmigrante, que al ser desalojados de sus viviendas no poseían capacidad económica para fijar su residencia en otras áreas de la ciudad, donde las rentas o los precios de compra alcanzan niveles mucho más altos,

o bien la segregación social existente en la ciudad les impide —aunque solapadamente— vivir en ellas.

El resultado de ello es que van apareciendo verdaderos «ghettos» obreros en algunos puntos de la periferia barcelonesa, cuyos habitantes viven prácticamente en las mismas condiciones de habitabilidad que en los barrios más deteriorados del centro urbano y en ocasiones con mayores dificultades debido a la distancia que les espasa del centro de trabajo, junto a la falta de todo tipo de servicios⁵.

Ya en 1965 aparecían delimitados algunos de estos barrios por tener una estructura demográfica joven y socio-profesionalmente por ser predominantemente lugar de residencia de población obrera. En algunos de estos barrios, como el Besós, Roquetas, Milans del Bosch, Trinidad, más del 60 % de la población es obrera. Muchos de estos sectores son verdaderos suburbios prácticamente desde su creación, cuya situación es bastante próxima a la descrita hace cuatro años durante la Semana Social del Suburbio⁶. Por ello no es de extrañar que en estos grupos cuya superficie es muy pequeña en el conjunto de la ciudad, encontremos 239 domicilios de portuarios (11,4 % del total).

En cuanto a su distribución por grupos, la mayor concentración corresponde al llamado barrio del Sudoeste del Besós, conjunto urbanístico creado por el Patronato Municipal de la Vivienda, en 1960 y situado al Noreste de la ciudad, entre las calles de Prim y Llull y el término municipal de San Adrián del Besós. El predominio de domicilios de portuarios en este barrio (5,5 % del total) tiene una fácil explicación. Por una parte la Sección de Trabajos Portuarios consiguió que se concedieran en este grupo 150 viviendas para Portuarios y mediante un crédito especial de tres millones de pesetas esa misma sección concedió préstamos de 30.000 pesetas a aquellos portuarios que deseaban obtener una de esas viviendas en régimen de propiedad. Muchos de estos obreros vivían en la Barceloneta

⁵ MATAS PERICE, Alfred.: *Al Sud-Oeste del río Besós*. Barcelona, Ed. Pórtic, 1971, pág. 72.

⁶ SEMANA DEL SUBURBIO, *Los suburbios*, Barcelona 1967.

en las barracas del Gas y parte del Somorrostro, o bien en casas sencillas del final de las calles Andrés Doria, derribadas para construir el Paseo Marítimo. Si a este barrio añadimos los que viven en los restantes grupos de la zona —Maresma, La Paz y Juan Antonio Parera— la zona del Sudeste del Besós agrupa a casi el 7 % del total de los obreros portuarios.

Otro importante núcleo de portuarios (6,3 % del total) viven en los grupos contiguos a la Trinidad (Nueva y Vieja), Las Roquetas y Carlos Trías, situados a la izquierda de la Avenida Meridiana al pie del Turó de las Roquetas.

Por último también encontramos domicilios de portuarios en los sectores marginados, zonas de barracas que todavía quedan en la ciudad, Montjuich, Torre Baró, Carmelo, Guinardó. Su presencia, aunque sea en una cifra bajísima y difícil de dar con exactitud, indica que el problema de la vivienda no está resuelto en nuestra ciudad.

Portuarios residentes fuera de Barcelona

Comarca. Si bien ya hemos visto que los portuarios en su mayoría (86,3 %) viven en Barcelona, una parte de ellos (12,7 %) residen fuera de esta ciudad, en las poblaciones de la llamada Comarca de Barcelona —delimitada por el Plan Comarcal de 1953— e, incluso, dispersándose por otros municipios del área metropolitana barcelonesa, situadas a una distancia del centro de trabajo de hasta 18 km.

Los municipios residencia de portuarios pueden agruparse según su situación geográfica, motivaciones de la residencia —facilidad de obtener viviendas baratas— y características de las viviendas, en tres tipos:

1. L'Hospitalet —Es dentro de la comarca de Barcelona el municipio que reúne el mayor número de residencias de portuarios (5,1 % del total y el 38,6 % de los residentes fuera de Barcelona). La explicación es fácil. En primer lugar, por la situación geográfica, Hospitalet está unido a Barcelona sin solución de continuidad. Forman un solo conjunto urbano, hasta tal punto que algunas calles,

como Riera Blanca, aparecen divididas por el límite municipal, de modo que la acera con numeración par pertenece a Barcelona, mientras que la numeración impar a Hospitalet. Es por otra parte el municipio más cercano al centro de la ciudad (3 Km.) y más de la mitad de su perímetro limita con Barcelona. Existen amplias zonas con viviendas de alquiler bastante módico —Torrassa, Santa Eulalia de Provençana, Collblanch, La Florida— unidas a Barcelona por la línea del metropolitano Sta. Eulalia-Torrassa y Bages, lo que asegura un alto grado de accesibilidad, por un medio de transporte rápido y barato.

Dentro de L'Hospitalet, los portuarios se agrupan con preferencia en los barrios de Collblanch, La Florida, La Torrassa, tradicionalmente ocupados por inmigrantes, y en los grupos de viviendas de reciente construcción como Grupo Onésimo Redondo, Bellvitje, Polígono Can Serra.

2. Municipios con grupos de viviendas protegidas. — Los portuarios tienden a ocupar aquellos municipios que cuentan con grupos de viviendas construidas por organismos oficiales, ya que sólo a través de ellos pueden obtener una vivienda a precio asequible. Estos grupos se construyen generalmente en aquellos municipios que poseen amplios espacios vacíos. Es el caso de Badalona, San Baudilio, Cornellá, el Prat del Llobregat. Que se trata de población inmigrante, no autóctona, nos lo prueba el hecho de que solamente dos portuarios de los residentes en estos municipios habían nacido allí y sólo uno en Barcelona.

Badalona, el ejemplo más característico de este tipo de residencia, es el segundo centro de la comarca de Barcelona por el número de domicilios de portuarios. La existencia de muchos grupos de viviendas baratas creadas por organismos oficiales explica esta agrupación. El casi 90 % de portuarios residentes en Badalona viven en estos grupos, especialmente en los de San Roque —construido por la Obra Sindical del Hogar—, Pomar (U.V.A.), Llefí, Lloreda, Bruch, San Anastasio. Todos ellos menos este último están situados al oeste del término municipal y separados del centro de la ciudad por la autopista Barcelona-Mataró.

Lo mismo ocurre en San Baudilio, Cornellá y en el Prat

de Llobregat y en menor proporción en San Adrián del Besós, en relación con los grupos Cinco Rosas —Unidad Vecinal de Absorción, creado por la Obra Sindical del Hogar—, Ciudad Satélite San Ildefonso, Grupo San Cosme y los grupos de La Verneda, La Mina y Campo de la Bota respectivamente. Al igual que en los barrios nuevos del espacio urbano barcelonés, estos grupos de viviendas sirvieron para colocar a quienes se quedaron sin casa al ser destruidas sus barracas en el Somorrostro o Montjuich.

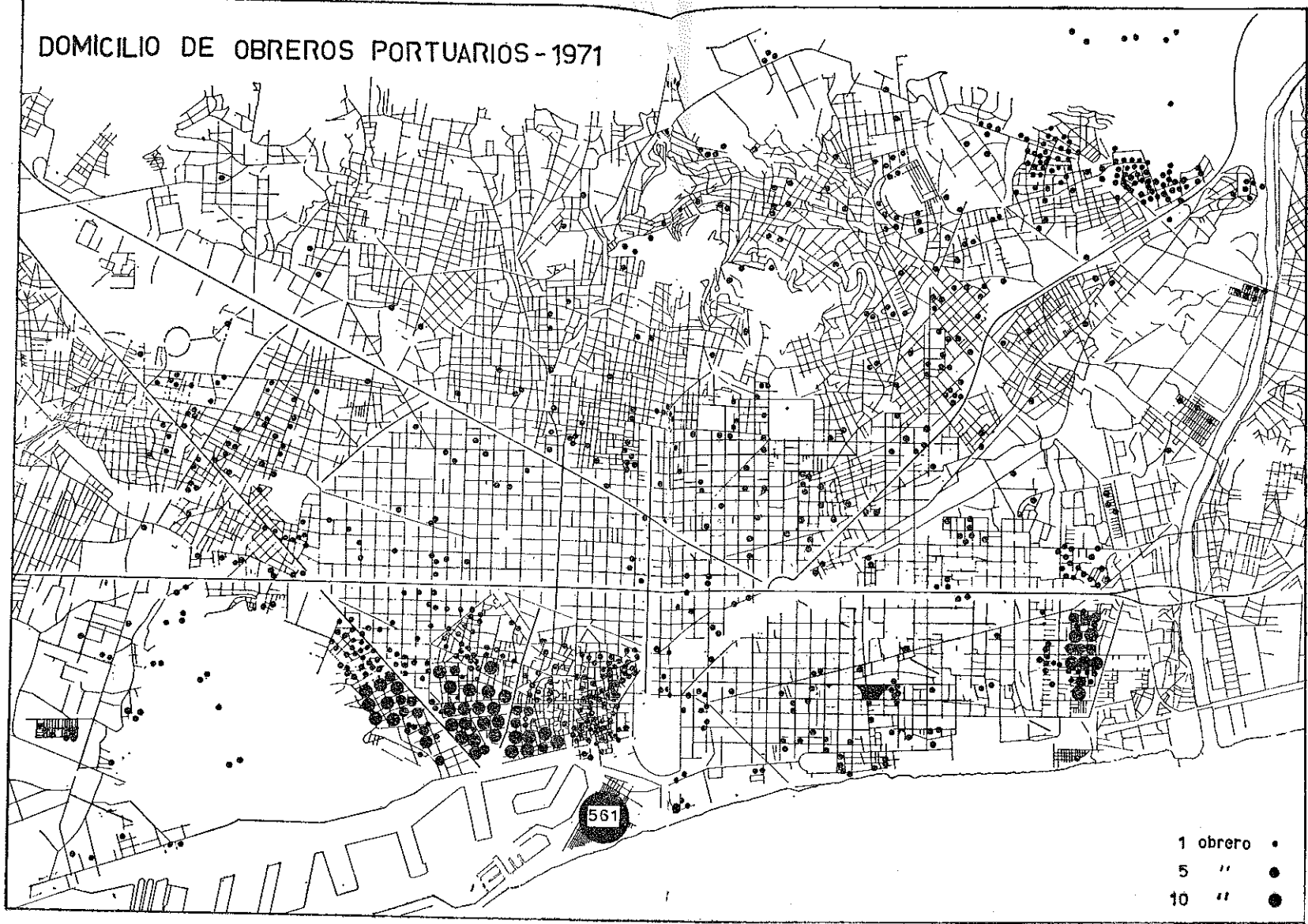
3. Municipios con proceso de formación de suburbios. La mejor muestra de este tipo de municipio la tenemos en Santa Coloma de Gramanet. Este municipio situado a 8 kilómetros del centro urbano barcelonés, reúne a 42 portuarios. Su presencia en este caso está en relación con la aparición del suburbio formado por pequeñas casas unifamiliares de propiedad individual construidas en muchos casos por el mismo propietario, sin reunir las debidas condiciones de habitabilidad.

En el origen de este tipo de suburbio está la existencia de un régimen de propiedad en forma de pequeñas parcelas o de casitas con jardín destinadas a residencia secundaria, que son compradas o arrendadas a un precio relativamente bajo por diferentes oleadas de inmigrantes. Las parcelas son subdivididas y los jardines transformados en solar edificable, de este modo los recién llegados pueden construirse ellos mismos una vivienda barata.

Es lo que ocurre en el Fondo, barrio de Santa Coloma, donde residen la mayoría de los portuarios. En él numerosas viviendas con aspecto deteriorado, sin calles y ni siquiera caminos, sin servicios de ningún tipo, señalan la culminación de un interesante y deplorable proceso de morfología urbana⁷.

⁷ DEPARTAMENTO DE URBANÍSTICA - CATEDRA DE URBANÍSTICA, *Relaciones entre la estructura de la propiedad y la formación del suburbio*, E.T.S.A.B., 1971. Sobre los déficits de todo tipo existentes en este municipio véase: *Santa Coloma en peligro*, «Revista Grama», julio-agosto 1972, n.º 43-44, que resume el trabajo realizado por ESTUDIO DE URBANISMO, SOCIOLOGÍA Y ARQUITECTURA, *Estudio del déficit de equipamiento colectivo e infraestructuras de Santa Coloma de Gramanet*, 1972 (mecanografiado).

DOMICILIO DE OBREROS PORTUARIOS-1971



Dentro de Santa Coloma, el resto de los portuarios se localizan en el barrio de Singuerlin, lindante con el término municipal de Montcada y Reixac, que presenta en algunos sectores características parecidas al Fondo, aunque no conocemos su origen.

En el resto de poblaciones, residen pocos portuarios, y su localización dentro del municipio es poco significativo y no parece estar en relación con los hechos señalados para las otras poblaciones de la Comarca.

Area metropolitana. Por último, parece notarse una tendencia a superar los límites de la comarca y distribuirse por el área metropolitana. Dos poblaciones del Vallés Central (Sta. Perpetua de la Moguda y Montornés), otras dos del Vallés Occidental (Tarrasa, Sabadell y Rubí) y dos de la Maresma (Masnou y Premiá), son también lugar de residencia de portuarios.

Esta localización, aunque poco significativa por su escaso número, parece estar en relación con la existencia de fáciles comunicaciones, tanto férreas como viarias. Todas ellas excepto Montornés, están unidas a Barcelona por ferrocarril nacional o regional, e incluso ambos (Tarrasa y Sabadell), mientras que las autopistas de Mataró y Granollers las relacionan con Barcelona.

Naturaleza de los portuarios

Otra parte interesante del estudio de los obreros portuarios, es ver en qué proporción esta profesión es ejercida por gentes nacidas en Barcelona o bien por el contrario son inmigrantes quienes la ejercen. Hecho que está en relación con la distribución residencial en Barcelona.

Para el estudio de la función marítima de la Barceloneta, el llegar a una conclusión en este sentido tiene gran importancia para determinar si esta profesión está perdiendo el carácter de tradición familiar que la organización gremial le dio desde la Baja Edad Media y que después de la creación de la Barceloneta se vinculó al barrio. A fines del siglo XVIII gran parte de la población ocupada en las tareas del puerto, vivía en la Barceloneta y el

Gremio de cargadores y descargadores poseía desde 1796 su propio edificio en este barrio marítimo⁸.

La abolición definitiva de los gremios en 1835 y de las matrículas del mar en 1873⁹ contribuyeron a desligarla de la gente de la Barceloneta y a que perdiera en parte su carácter familiar y casi exclusivo. No obstante, como hemos visto antes, en 1900 las dos terceras partes de los obreros portuarios de nuestro puerto vivían en la Barceloneta, siendo una de las ocupaciones principales de sus gentes (una cuarta parte de la población activa se ocupaba en estas tareas). A lo largo de nuestro siglo ha ido perdiendo importancia a pesar de que hasta hoy se ha conservado el «derecho de herencia», preferencia que tienen los hijos o familiares directos de portuarios sobre cualquier otro candidato a la profesión¹⁰.

Si analizamos el lugar de nacimiento de los 2.096 obreros portuarios, vemos que la mitad de los obreros han nacido en Barcelona (1.052, un 50,19 %). Los inmigrantes representan la otra mitad, predominando los nacidos en Andalucía (21,61 % del total), especialmente en las provincias de Granada, Almería, Málaga y, en menor proporción Córdoba, Cádiz y Sevilla.

Dentro del 28,20 % restante, figuran en igual proporción los nacidos en las provincias catalanas y en las regiones de Valencia, Murcia y Aragón, y con menor importancia los de las provincias del centro y noreste.

No faltan tampoco extranjeros —22— aunque de escasa importancia, ya que la mayoría de ellos habían nacido en Francia y pudimos comprobar por la partida de nacimiento que son hijos de españoles —murcianos y andaluces— que emigraron al sur de Francia. Aunque parece que entre los obreros portuarios no censados trabajan muchos africanos: marroquíes, argelinos; entre los censados sólo en-

⁸ COLLEFORNS, *Historia de los Gremios del Mar de Barcelona 1750-1865*. Barcelona, Marina 1961; citado por M. Reverter, *Ensayo Histórico sobre los trabajadores portuarios de Barcelona*, Barcelona 1968, pág. 53.

⁹ GUITERT DE CUBAS, A.: *Barcelona*, pág. 200.

¹⁰ Ordenanza del Trabajo de Estibadores portuarios, Orden de 5 de diciembre 1969, cap. VII, artículo 46, B.O.E., Madrid 1970.

contramos a uno nacido en Marruecos y de ascendencia árabe.

El predominio dentro de los inmigrantes de los nacidos en la Andalucía oriental, nos refleja que esta profesión tiende a ser ejercida por inmigrantes recientes. Añadiendo a esto que parte de los nacidos en Barcelona son hijos de inmigrantes andaluces.

Un análisis más detallado de las naturalezas en relación con los sectores residenciales delimitados antes, permite ver no sólo las características propias de los portuarios de Barcelona, sin también la estrecha relación entre población inmigrante y lugar de residencia.

En primer lugar podemos apreciar cómo la composición de las naturalezas de los portuarios residentes en la Barceloneta es bastante diferente a la de los otros cinturones delimitados. Las diferencias estriban en primer lugar en que en la Barceloneta la mayor parte de los portuarios (un 72,01 %) habían nacido en Barcelona y el resto fuera de ella, mientras que en otros sectores el porcentaje era más bajo como por ejemplo en el Casco antiguo —Pueblo Seco— con tan sólo 40,18 % de naturales de Barcelona o en el área metropolitana con un 36,76 %. En segundo lugar en la Barceloneta el predominio de los portuarios nacidos en Andalucía es mucho más bajo que en otras áreas: un 11,7 % frente a un 21,6 % para el total de Barcelona y casi 30 % en el casco antiguo y Pueblo Seco, los Barrios Nuevos y Área metropolitana. Esta estructura de naturalezas es en parte debida a que en la Barceloneta, la población inmigrante andaluza (12,5 % del total en 1960) es menor que en los otros sectores de la ciudad con los que establecemos comparación.

Pero el hecho de que los nacidos en Barcelona representen aproximadamente un 50 % de la población total, mientras que los portuarios nacidos en Barcelona y residentes en la Barceloneta representan el 72 % del total del barrio, nos parece indicar que dentro de él esta profesión es ejercida por la población autóctona, para la que tiene un carácter de tradición familiar. Siendo incluso una profesión a la que se dedican después de haber trabajado en

otras tareas de tipo marinerero, como pescador, la marina mercante o bien en industrias situadas en el barrio, como los Talleres Nuevo Vulcano o la Maquinista.

El estudio hasta aquí realizado nos permite concluir que los portuarios residentes en la Barceloneta constituyen una de las mayores concentraciones existentes en la ciudad, lo cual contribuye a dar personalidad al barrio; que en el barrio esta profesión sigue siendo tradicional, como lo demuestra el hecho de que un elevado porcentaje haya nacido en Barcelona y en la misma Barceloneta, mientras que los portuarios residentes en otros sectores de la ciudad son en su mayor parte inmigrantes.

Por último, desde el punto de vista de la ecología residencial, la población obrera de Barcelona (tomando como ejemplo de ella a los portuarios), vive prácticamente segregada en los barrios deteriorados del centro urbano, en los sectores periféricos de hábitat marginal o con cascos antiguos degradados y en los municipios del Área metropolitana que cuentan con grupos de viviendas de protección oficial o de condición modesta.

CONCLUSIONES

Todo lo expuesto a lo largo de las páginas de este libro creemos que puede contribuir al conocimiento, sistematización e interpretación de una serie de materiales en torno a los 220 años de existencia del barrio barcelonés de la Barceloneta y en consecuencia de la ciudad de Barcelona.

El planteamiento de la realidad morfológica y social de su actual paisaje urbano, la perspectiva histórica a través de la cual hemos analizado su evolución y transformaciones, y la valoración del papel que las actividades pesqueras y portuarias desempeñan en la Barceloneta de hoy, nos han permitido alcanzazr una serie de conclusiones.

Ante todo, la consideración de la Barceloneta como una área urbanísticamente degradada dentro de las áreas de hábitat subintegrado de la ciudad de Barcelona, en expectativa de una nueva utilización del espacio en relación con la proyectada obra de remodelación del sector litoral barcelonés (Plan de la Ribera).

En segundo lugar, el convencimiento de que la creación del barrio a mediados del siglo XVIII se enmarca, por una parte, dentro de la expansión económica y demográfica que, según ha señalado P. Vilar, experimenta la Barcelona de estos momentos. Este hecho plantea a la nueva burguesía mercantil la necesidad de ordenar el sector portuario y de utilizar el arenal de la playa para alojar a una población en crecimiento. La rápida construcción y poblamiento del barrio —finalización de la iglesia en 1755; 329 casas y 1.750 habitantes en 1759— corroboran plenamente esta afirmación. Por otra parte una serie de condicionamientos estratégicos y militares influirán decisivamente en el planeamiento del barrio: cuarteles, espacios libres para maniobras, limitación de la altura de las edificaciones.

Desde el punto de vista urbanístico hemos aportado algo más al conocimiento de las características del proyecto original de la Barceloneta. Especialmente en cuanto a su autor, Juan Martín Cermeño, y a sus posibles relaciones con construcciones similares llevadas a cabo en España y en otros países europeos, sobre todo en Francia. También se ha podido demostrar que no existe influencia de Georgetown en el proyecto original del barrio de la Barceloneta.

Como resultado del proceso de industrialización de la Barcelona a mediados del siglo XIX, el barrio experimenta importantes transformaciones en su morfología urbana y también en sus contenidos sociales. Se convierte en barrio obrero e industrial, además de marítimo. El número de habitantes se triplica entre 1822 y 1857 frente a la duplicación de la población de Barcelona, su morfología original se ve alterada por la excesiva elevación de las edificaciones —autorización a levantar un segundo piso en 1838, y hasta cuatro pisos en 1872—, por la subdivisión de las viviendas y por la colmatación, mediante industrias y viviendas, de los espacios libres.

Estas características se mantienen y acentúan a lo largo de nuestro siglo. Queda probada la especial incidencia en el barrio, del período de la expansión industrial de Barcelona entre 1915 y 1930. Este hecho se refleja en el crecimiento de la población que, de 22.957 habitantes, pasa a 31.590, debida en gran parte al asentamiento en el barrio de población inmigrante —en 1930, 55,1 % de nacidos fuera de la ciudad—; los edificios alcanzan ya los seis y siete pisos, el hacinamiento aumenta notablemente —de 3,59 personas por vivienda en 1905, se pasa a 4,24 en 1930—; el barraquismo aparece en las playas de la Barceloneta como en otros sectores de la ciudad. El paisaje urbano de la Barceloneta queda elaborado en líneas generales tal como lo vemos hoy.

Las últimas décadas no han supuesto para la Barceloneta, como para ninguna área deteriorada del casco antiguo de la ciudad, mejora alguna, sino por el contrario, el proceso de deterioración se ha repetido y acentuado. En

el barrio se han ido alojando de nuevo parte de la inmigración llegada a la ciudad y se ha alcanzado el punto de máxima congestión en 1960, con 35.376 habitantes y una densidad de 1422,8 personas por Ha. Las barracas del Gas y del Somorrostro han permanecido hasta mediados de la década de los sesenta.

A partir de 1957 se están llevando a cabo varias obras de remodelación —construcción de los dos primeros tramos del Paseo Marítimo y enlace con el Paseo Nacional, y el proyectado Plan de la Ribera, que afecta también al sector litoral oriental—. Todas estas obras se hallan en relación con un intento de zona nueva utilización turística y de residencia para clases altas del espacio litoral, hasta ahora industrial y residencial-obrero, por iniciativa y en beneficio de unos intereses privados —grandes industrias y entidades bancarias— ayudados por la municipalidad.

En relación con este hecho, la función turística —establecimientos balnearios y restaurantes— mantenida por ser la única playa existente dentro de los límites del municipio y por su proximidad al centro urbano, tiende a acentuarse. La Barceloneta sigue siendo todavía hoy el barrio marinero de nuestra ciudad donde permanecen dos actividades tradicionales en él, la pesca y la función residencial de obreros portuarios. La Barceloneta concentra el 57,4 % de pescadores de nuestro puerto, no encontrándose en la ciudad ningún sector que reúna cifras tan elevadas. Por otra parte persiste en nuestro puerto pesquero una explotación directa de tipo familiar, que comprende los dos tercios del total de los medios de producción (tonelaje, potencia y número de embarcaciones) y un 48,3 % de la mano de obra, realizada por pescadores-armadores residentes en su mayoría en la Barceloneta, y en casi todos los casos, de origen levantino. No obstante, junto a esta situación aparece una explotación indirecta realizada por armadores no pescadores, ajenos totalmente al barrio; se trata de embarcaciones dedicadas a la pesca de la sardina y que utilizan una mano de obra asalariada inmigrante, de procedencia andaluza, y en ocasiones eventual. La función residencial de obreros portuarios es menos clara, puesto

que, si bien en el barrio encontramos el 26,7 % de los domicilios de los portuarios, otros sectores como el Casco Antiguo, reúnen cifras parecidas.

Una conclusión, en parte lateral a la finalidad primera de este libro, ha surgido en relación con la distribución de los domicilios de pescadores y portuarios. El análisis de este simple hecho nos ha puesto en evidencia la fuerte segregación social existente en nuestra ciudad, común a todas las ciudades de otros países capitalistas. Si consideramos a portuarios y pescadores como representantes de unos grupos del proletariado barcelonés por sus bajos salarios, inestabilidad en el empleo, escasa consideración social de sus profesiones, inmigrantes en su mayoría (80 % de pescadores y 50 % de portuarios nacidos fuera de Barcelona con predominio de andaluces en un 66 y 21 % respectivamente), podemos deducir que el proletariado barcelonés se encuentra segregado en unas determinadas áreas de la ciudad. Efectivamente, ni en el Ensanche ni en los barrios de Sarriá y San Gervasio, caracterizados por predominio de población autóctona y clase media y alta, aparecen pescadores y portuarios, en cambio en las áreas degradadas del Casco Antiguo, en los barrios nuevos del sector Este de la ciudad, y Sudoeste del Besós, Trinidad, Las Roquetas o en determinados municipios proletarios de la Comarca de Barcelona (Santa Coloma, Badalona) todos ellos con predominio de inmigrantes y obreros, encontramos la mayoría de domicilios de portuarios y pescadores.

Tras este intento de sintetizar las principales aportaciones de nuestro trabajo debemos señalar que a lo largo del análisis realizado han quedado hipótesis sin una satisfactoria comprobación. Algunas de ellas —las referentes al papel de la burguesía comercial del siglo XVIII en la construcción del barrio, actuación de la Junta de Propietarios de fines del siglo XIX en la modificación de las ordenanzas de edificación, evolución de la estructura de propiedad desde la construcción del barrio hasta hoy, importancia cuantitativa y cualitativa del proletariado del barrio desde mediados del XIX hasta el primer tercio de nuestro siglo—

nos ayudarían a definir con mayor rigor el papel desempeñado por determinados grupos de las clases dominantes en la elaboración del paisaje urbano de esta pequeña porción del espacio barcelonés.

En definitiva, las conclusiones aquí apuntadas no son el fin de un trabajo sino un alto en el camino; surgen ahora nuevas perspectivas y nuevas líneas de investigación, que nos plantean a los geógrafos la necesidad de analizar las formas en tanto que son reflejo de una determinada estructura social y el espacio como lugar donde se llevan a cabo la estrategia de cada clase. En definitiva, creemos que el análisis de la relación entre clase dominante y utilización, transformación del espacio debe ocupar una parte importante de los estudios geográficos urbanos. Sólo así la investigación social seguirá el mismo camino de la lucha por una sociedad más justa.

APENDICE I

ESBOZO DE CRONOLOGIA DE 7 AÑOS DEL PLAN RIBERA (1965-72)

1965 — Se empieza a hablar de Plan Ribera promovido por iniciativa privada, a través de:

- Folletos «Barcelona una ciudad...» publicada por promotores (grandes empresas industriales instaladas en el Sector).
- Artículos en periódicos y revistas (Destino, 11 de septiembre de 1965).

Junio 1965 — Una revista del Pueblo Nuevo —«Cuatre Cantons»— informa al barrio del Proyecto que amenaza la supervivencia del mismo.

Marzo 1967 — Se crea Ribera S. A. compuesta inicialmente por las grandes industrias del sector, las cuales encargan un estudio del mismo a CEDEC. La opinión pública parece bastante favorable (ver opiniones prensa y especialmente *Destino* 5 noviembre 1966).

Febrero 1968 — El proyecto se aprueba inicialmente por el Ayuntamiento como Plan Ribera promovido por RIBERA S. A.

Marzo-Abril 1970 — Ampliación de las sociedades que forman parte de RIBERA S. A., con la inclusión de otras industrias, la banca y un organismo estatal. (Ver apéndice II).

- Primeras oposiciones al Plan por parte de:
 - Pequeños empresarios.
 - Propietarios de terrenos no industriales.
 - Concejal del distrito X.
 - Organización Sindical.

- El Plan Ribera contradice las normas vigentes según el Plan Comarcal de 1953.
- La entidad promotora habla de ventajas sociales de la renovación (ver declaraciones Sr. Serra en «Solidaridad Nacional» el 9 de abril de 1970).

Agosto 1970 — Pleno Municipal de 13 de agosto de 1970 aprueba:

- «Proyecto de modificación del Plan Comarcal de Ordenación urbana de Barcelona, afectante al sector marítimo oriental».
- El Ayuntamiento hace suyo el Plan (conexiones gran capital-Administración).
- Se abre un plazo de 6 meses de información pública.

Diciembre 1970 — Organización de la oposición a través de:

1. «Asociación de propietarios, comerciantes e industriales del barrio Plan de la Ribera», que reúne, como su nombre indica, a la pequeña burguesía dejada al margen, e incluso a algún gran industrial reacio al traslado.
2. Se añade a ella otras asociaciones de vecinos y entidades culturales (ver apéndice III).

Enero 1971 — Sigue oposición mediante impugnaciones.

Febrero 1971 — RIBERA S. A., que durante casi un año había desaparecido de la escena para dar la impresión de que no existía identidad entre su proyecto y el presentado por el Ayuntamiento, declara («Diario de Barcelona» 5-2-71) que el Plan de la Ribera se iniciaría a principios de 1972.

Marzo 1971 — Asociación de Vecinos Barceloneta se añade a la oposición de Colegios de profesionales y entidades ciudadanas (ver apéndice III).

Abril 1971 — Finalización del plazo de impugnaciones. Se han presentado 8.000. De ellas 840 por parte de la Barceloneta.

- El Colegio Oficial de Arquitectos impugna el proyecto y realiza la crítica de la Memoria del Proyecto de Modificación.

Julio 1971 — Asociaciones de Vecinos y Colegios Profesionales convocan un «Concurso de Ideas». Se trata de elaborar un Contra-Plan.

18 julio 1971 — Tras las impugnaciones surgen nuevas formas de lucha y de oposición, coloquios, mesas redondas, con asistencia de futuros concursantes.

30 noviembre 1971 — Se abre la exposición pública de proyectos presentados al Concurso en el Casino de la Aliança del Poble Nou. Se han presentado 10 proyectos.

21 diciembre 1971 — Fallo del concurso.

- Ganador: equipo dirigido por el arquitecto M. de Solá Morales.

29 diciembre 1971 — Pleno Municipal aprueba provisionalmente el «Proyecto de Modificación...», introduciendo una sola variante en cuanto al trazado de la Autopista del litoral que discurrirá por la actual vía férrea.

De 8 febrero a 8 marzo 1972 — Período de información pública.

Marzo 1972 — Las entidades que promovieron el Concurso de Ideas consideran que esta modificación es la menos importante de las propuestas como resultado del concurso, y proponen como alternativa el Proyecto premiado, que entregan al Ayuntamiento.

- En conjunto se presentan 80 nuevas impugnaciones.

25 abril 1972 — El Ayuntamiento, sin tener en cuenta lo anterior, a excepción de respetar la zonificación vigente en el sector Badajoz —Wad-Ras-Rambla Poble Nou-Taulat—, por motivos poco claros, aprueba el Proyecto

de Modificación de agosto de 1970, para su pase a la Comisión Provincial de Urbanismo, y de éste al Consejo de Ministros.

28 abril 1972 — Sr. Cánovas, Concejal del Distrito I, declara en la prensa que tiene ganas de que se realice el 1.º Polígono del Plan RIBERA; parece favorable al Plan, a pesar de que la Asociación de Vecinos de su barrio lo ha impugnado.

Julio 1972 — Polémica en torno a unas declaraciones que se hicieron en la Junta de Accionistas de una Gran Empresa del Sector en que se dijo que el Plan Ribera había sido aprobado por el Ayuntamiento.

La prensa desmiente que el Plan Ribera haya sido aprobado por el Ayuntamiento, pero reconoce que el nombre es lo de menos, y que bajo la nueva denominación se encuentra el antiguo Plan Ribera y los intereses que éste representa.

24 julio 1972 — Un periódico muy vinculado a la Administración municipal publica una editorial en la que (Galindo) se lamenta de que a «título del vecindario se obstruyere siempre toda iniciativa que tienda a beneficiar a la ciudad» y de «enhorabuena dialogar y discutir todos aquellos puntos objeto de discrepancia, pero siempre a base de un plan de colaboración y de eficacia para seguir adelante con el proyecto y no tratar de entorpecerlo».

«Fracción de costa barcelonesa tan abandonada, pueda servir a los ciudadanos, cosa que evidentemente se lograría con la realización del Plan de la Ribera o el nombre que quiera dársele.»

2 diciembre 1972 — Según noticias no oficiales aparecidas en la Prensa local, la Comisión de Urbanismo no acepta el Plan y éste ha sido devuelto al Ayuntamiento, aconsejando una nueva redacción del Proyecto.

Como dice María Favá en un reciente trabajo sobre este tema: «ésta es la historia hasta el momento presente. Faltan muchas páginas por escribir; que a partir de ahora sean en beneficio del pueblo».

APENDICE II

COMPOSICION DE S. A. LA RIBERA (1)

La empresa «S. A. La Ribera» se constituyó el 18 de marzo de 1966. Su objeto social es «la promoción del proyecto de remodelación urbana de la zona costera de Barcelona, o sea, el Plan de la Ribera», y, en su caso, su realización por sí o en colaboración con otras entidades o Sociedades públicas o privadas.

Los socios iniciales de «S. A. La Ribera» fueron:

- Catalana de Gas y Electricidad, S. A.
- Motor Ibérica, S. A.
- Maquinista Terrestre y Marítima, S. A.
- Foret, S. A.
- Crédito y Docks de Barcelona, S. A.
- Hijo de E. F. Escofet, S. A.
- Materiales y Construcciones, S. A.
- Hidroeléctrica de Cataluña, S. A.

Con posterioridad a 1969 se incorporaron:

- Banco Industrial de Cataluña, S. A.
- Unión Industrial Bancaria, S. A.
- Banco Urquijo, S. A.
- Caja de Ahorros Provincial de la Diputación de Barcelona.
- Red Nacional de Ferrocarriles Españoles.
- Caja de Pensiones para la Vejez y de Ahorros.
- Caja de Ahorros y Monte de Piedad.
- Martini Rossi, S. A.
- Jorge Whal Hiraschman.

¹ Según RIBERA, S. A., *Plan Parcial de Ordenación de la Ribera de Barcelona, Memoria*. Barcelona (s. a.), pág. 2.

APENDICE III

ENTIDADES OPUESTAS AL PLAN DE LA RIBERA Y PROMOTORAS DEL CONCURSO DE IDEAS

- Asociación de Vecinos del Taulat.
- Casino Aliança del Poble Nou.
- Asociación de Propietarios, Comerciantes e Industriales del barrio Plan de la Ribera.
- Asociación de Vecinos de la Barceloneta.
- Amigos de la Ciudad.
- Colegio Oficial de Doctores y Licenciados en Filosofía y Letras, y Ciencias de Cataluña y Baleares.
- Colegio Oficial de Ingenieros de Cataluña y Baleares.
- Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña y Baleares.
- Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Cataluña y Baleares.

BIBLIOGRAFIA

1. — OBRAS GENERALES

- ANDERSON, N.: *Sociología de la comunidad urbana*, México, F.C.E., 1965.
- APPLEBAUM, W.: *A technique for constructing a population and urban land-use map*, artículo publicado en «*Economic Geography*», XXVIII (julio 1952) y reimpreso en *Readings in urban Geography*, pág. 270 a 273.
- BALANZA PÉREZ, M.: *La población del barrio del Carmen (Valencia)*, artículo publicado en «*Saitabi*», Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Valencia, XII, 1962, 27 páginas.
- BARBAZA, Y.: *Le paysage humain de la Costa Brava*, París. A. Colin, 1966. —
- BARRERE, P.: *Les quartiers de Bordeaux, etude Géographique*, Burdeos, 1956, 102 páginas.
- BARTHOLOMEW, H.: *The land use survey*, artículo publicado en «*Land uses in American Cities*» (Cambridge Mass., 1955), y reimpreso en «*Readings in urban Geography*».
- BAS, C., MORALES, E., RUBIO, M.: *La pesca en España*, vol. I Cataluña, Barcelona, Instituto de Investigaciones Pesqueras, 1955.
- BERRY, R. J., TENNANT, W., SIMONS: *Urban population Densities: Structure and Change*, en «*Geographical Review*», vol. 53, July 1963, págs. 389 y 405.
- BEAUJEU GARNIER, J., y CHABOT, G.: *Tratado de Geografía Urbana*, Barcelona, Vicens Vives, 1970.
- BONET CORREA, A.: *El urbanismo barroco y la plaza del Obradoiro en Santiago de Compostela*. «*Archivo español de Arqueología*», Madrid, 1959.
- CAPEL SÁEZ, H.: *Los estudios acerca de las migraciones interiores de España*, en «*Revista de Geografía*», vol I n.º 1, Barcelona, 1967.
- CAPEL, H., y TATJER, M.: *Dos ejemplos de urbanismo dieciochesco en Menorca: San Luis y Villacarlos*, en «*Homenaje a Pablo Vila*», Barcelona 1971 (en curso de publicación).
- CAPEL SÁEZ, H.: *El modelo de la base económica urbana*, en «*Revista de Geografía*», Barcelona, vol. III, n.º 1 y 2, 1969.
- CARRIERE, F., y PINCHEMEL, PH.: *Le fait urbain en France*, París, A. Colin, 1963.
- CASTELLS, M.: *Planification urbaine et mouvements sociaux: le cas de la renovation urbaine à Paris*. Comunicación al coloquio sobre «*El análisis interdisciplinar del crecimiento urbano*», Toulouse, junio 1971.
- CASTELLS, M.: *Problemas de investigación en sociología urbana*, Madrid, Siglo XXI, 1971.
- CASTELLS, M.: *La renovation urbaine aux Etats Unis; synthese et interpretation des données actuelles*, «*Espaces et Societés*», noviembre 1970, n.º 1, páginas 107 a 135.
- CASTELLS, M.: *Renovation urbaine*, en «*Sociologie du Travail*», n.º 4, 1970.
- CASTRO, C.: *El Pozo del Tío Raimundo*, Madrid, Estudios Geográficos, n.º 84-85, páginas 504 a 527.
- COPPOLANI: *Toulouse au XXe Siècle*, Privat Editeur, Toulouse, 1963.

CHUECA GOITIA, F.: *Breve historia del urbanismo*, Madrid, Alianza Editorial, 1968.

DICKINSON, R. E.: *Ciudad, región y regionalismo*, Barcelona, Omega, 1961.

DUVERGER, M.: *Métodos de las ciencias sociales*, Barcelona, Ariel, 1962.

GARCÍA BALLESTEROS, A.: *El sector noroeste del Area metropolitana madrileña*, «Estudios Geográficos», Madrid, agosto 1969.

GARCÍA-BELLIDO; TORRES BALBAS; CERVERA; CHUECA; BIGADOR: *Resumen histórico del urbanismo en España*, Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local, 1968.

GARCÍA RAMÓN, M. D.: *Las pesquerías cubanas: el golfo de Batanabó y el puerto de Surgidero como caso modelo*, en «Revista de Geografía», vol. IV, n.º 1, Barcelona, 1970.

GAVIRIA, M. J., y equipo: *Gran San Blas. Análisis socio-urbanístico de un barrio nuevo español*. Separata de «Revista de Arquitectura», n.º 113-114, Madrid, mayo-junio 1968.

GEORGE, P.: *Compendio de geografía urbana*, Barcelona, Ariel, 1964.

GIST, N. P., y FAVA, S. F.: *La sociedad urbana*, Barcelona, Omega, 1968.

HAWLEY, A.: *Ecología humana*, Madrid, Tecnos, 1967.

KRUDEINK, A.: *Algunos aspectos de la pesca mediterránea en España*, en «Estudios Geográficos», n.º 106, febrero 1967.

LAVIN, P.: *Histoire de l'urbanisme*, París, Henri Laurent editeur, vol. I, Antiquité-Moyen Age 1926. Vol. II, Renaissance et temps modernes, 1941.

LÓPEZ GÓMEZ, J.: *El puerto de Vinaroz*, en «Estudios Geográficos», Madrid 1968, número 110.

LEDRUT, R.: *L'espace social de la ville*, París, Anthropos, 1968.

LEDRUT, R.: *Sociología urbana*, Madrid, Instituto de Estudios de la Administración Local, 1971.

LEFEBVRE, H.: *De lo rural a lo urbano*, Barcelona, Península, 1971.

LEFEBVRE, H.: *El derecho a la ciudad*, Barcelona, Península, 1969.

MADOZ, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Madrid, 1846.

MAYER y KOHN, CL. F.: *Readings in urban Geography*, The University Chicago Press, Chicago, 1967.

MERTON, WEST, JAHODA, y SELVIN: *Sociología de la vivienda*, Buenos Aires, Ediciones 3, 1963.

MUMFORD, L.: *La ciudad en la Historia*, Buenos Aires, Infinito, 1966.

NAVARRO FERRER, A.: *Geografía urbana de Zaragoza*, número monográfico de «Geographica», año IX, 1962, 198 págs.

NOVAK, R. T.: *Distribution of Puerto Ricans on Manhattan Island*, artículo publicado en «Geographical Review», XLVI, abril 1956 y recogido en «Readings in urban Geography», University Chicago Press, 1967.

PARDINAS, F.: *Metodología y técnicas de investigación en ciencias sociales*, México, Siglo XXI, 1969.

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO. COMISARÍA DEL PLAN DE DESARROLLO: *III Plan de Desarrollo. Pesca Marítima*, Madrid, 1972.

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO. COMISARÍA DEL PLAN DE DESARROLLO: *II Plan de Desarrollo. Agricultura y Pesca Marítima*, Madrid, 1967.

ROSSI, A.: *La arquitectura de la ciudad*, Barcelona, Gustavo Gili, 1971.

ROSSI, A.: *Consideraciones sobre la morfología urbana y la tipología de la edificación*, Barcelona, E.T.S.A.B., (s. a.).

SAUVY, A.: *La población*, Barcelona, 1964.

SIMMONS, W. J.: *Changing residence in the city, a review of intraurban mobility*, en «Geographical Review», octubre 1968, n.º 4.

STUART CHAPIN-PEARSON, H. STEWART: *Population densities around the clock*,

en *Readings in urban Geography*, Chicago, The University of Chicago Press, 1967.

TERAN, M. de: *La industria de la construcción de viviendas en España*, «Estudios Geográficos», n.º 89, XXIII, 1962.

TRICART, J.: *Contribution a l'étude des structures urbaines*. Extrait de la «Revue de Géographie de Lyon», Lyon, 1950.

VALENZUELA, M.: *El barrio de Doña Carlota en la aglomeración del puente de Vallecas*, «Estudios Geográficos», n.º 116, agosto 1969.

VICENS VIVES, J.: *Historia económica de España*, Barcelona, Vicens Vives 1967, 5.ª edición.

VILA VALENTI y CAPEL: *Campo y ciudad en la geografía española*, Barcelona, Salvat y Alianza Editorial, 1971.

2. — BARCELONA

ALGAVE MARQUÉS y BELLÓN, J.: *Barcelona a la mano*, compuesto por con licencia, Barcelona, Imprenta de Juan Centené, Librero, 1778.

AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, GABINETE TÉCNICO DE PROGRAMACIÓN: *Plan general de acción municipal. Apéndice. Medio Físico*, Barcelona, 1968.

AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, GABINETE TÉCNICO DE PROGRAMACIÓN: *La enseñanza en Barcelona 1968-1969*, Barcelona, 1969.

BOHIGAS, O.: *Barcelona entre el Plá Cerdà i el barraquisme*, Barcelona, Edicions, 62, 1963.

BOLOS, M.: *La inmigración en Barcelona en los últimos decenios*, «Estudios Geográficos», n.º 75, Año XX, mayo 1959.

BORJA y colaboradores: *La Gran Barcelona*, Madrid, Alberto Corazón, 1972.

CANTALLOPS, L.: *La platja de Barcelona*, en Serra D'Or, n.º 2-3, febrer-març 1964.

CARITAS DIOCESANA: *Visión sociográfica de Barcelona*, Barcelona 1965.

CARRERAS CANDI, F.: *La ciutat de Barcelona*, en «Geografía general de Catalunya», Barcelona, s. a. (probablemente 1914).

CARRERA PUJAL: *La economía de Cataluña en el siglo XIX*, Barcelona, 1950.

CARRERA PUJAL: *La Barcelona del siglo XVIII*, Barcelona, 1951.

CARRERAS VERDAGUER, C.: *Hostafrancs. Aportación y estudio de un barrio*. Tesis de Licenciatura inédita, Barcelona, Departamento de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras, 1972. Vol. I texto, vol. II gráficos.

CASTILLO, A.: *De la Puerta del Angel a la Plaza de Lesseps*. Ensayo de biología urbana. Barcelona, Librería Dalmau, 1945.

CERDÀ, I.: *Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona*, Madrid, 1867.

COLOMER y CODINA, G.: *Movimiento de población en Barcelona en el veinteno 1861-1880. Densidad por calles, casas y habitaciones de la población vecindada en Barcelona en 1882*, Barcelona, 1883.

COLLEFORS LLADÓ, F.: *Historia de los Gremios del Mar de Barcelona en los años 1750 a 1865*, Barcelona, Gráficas Marina, 1961.

COLOMER CODINA, G.: *Guía de las divisiones administrativas, judicial y eclesiástica de Barcelona, vigentes en la actualidad*. Barcelona, Imprenta Barcelonesa, 1879.

CORNET y MAS, C.: *Guía de Barcelona. Metódica descripción de la capital del Principado de Cataluña y de sus alrededores, unidos a la antigua población por medio del Ensanche*. Barcelona, Librería de Eudaldo Puig, 1882.

COROLBU, J.: *Memorias de un menestral de Barcelona (1792-1864)*. Barcelona, Tip. de «La Vanguardia», 1901.

COURTOT-FERRAS: *Les grandes villes du monde: Barcelone*. París, Notes et études Documentaires, septembre 1969, n.º 3.615.

DICCIONARIO GEOGRÁFICO UNIVERSAL: *Dedicado a la Reina Nuestra Señora*. XI tomos, Barcelona, Imprenta de José Torner, 1830.

FIGUEROA, L.: *Estadística de Barcelona en 1849*, Barcelona, Imprenta y Librería politécnica de Tomás Gorchs, 1849, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1968.

FLORENSA-JARA-MARTORELL-BORDOY-CORT-DURÁN SANPERE: *Ildefonso Cerdá. El hombre y su obra*. Edición de homenaje del Ayuntamiento de Barcelona, con motivo del centenario de la aprobación del proyecto de ensanche de la ciudad, Barcelona, 1959.

GACETA DE BARCELONA: A partir de 1750. Publicación semanal.

GALERIA, M.: *Bibliografía geográfica del Plá de Barcelona*. Vol. I de Geografía Física, Barcelona, Departamento de Geografía de la Institución Milá y Fontanals y Ayuntamiento de Barcelona, 1973; vol. III, Geografía urbana (en publicación).

HURTAS CLAVERÍA, J.: *Las tristes fronteras de Barcelona. De Montjuich al Besòs, toda una ciudad desconocida de soluciones provisionales*, en «Destino», 2 octubre 1966.

IGLESIAS FORT: *Resum de la part catalana del cens de Floridablanca*. Miscelánea Fontseré, Barcelona, 1960.

LOBET, S.: *La población de Barcelona en 1787*, en «Estudios Geográficos», Madrid, agosto 1947, año VIII, n.º 28.

MALUQUER, J.: *Població i societat a l'àrea catalana*. Barcelona A. C., 1964.

MARTÍNEZ-MARI, J. M.: *La inmigración en el área de Barcelona*. Barcelona, 1964.

MATAS PERICE, A.: *Al Sud-oest del riu Besòs*. Barcelona, Pòrtic, 1970.

MARTORELL PORTAS-FLORENSA-MARTORELL OTZET: *Historia del Urbanismo de Barcelona. Del Plan Cerdá al Área metropolitana*. Barcelona, Labor, 1970.

MERCADER RIBA, J.: *Felip V i Catalunya*. Barcelona, Edicions 62, 1967.

MUNTANER, J. M.: *Sant Adrià, un municipi en transformació*. Banco de Expansión Comercial, Barcelona, 1968.

OLIVES, J.: *Deterioración urbana e inmigración en un barrio del casco antiguo de Barcelona: San Cugat del Rec*, «Revista de Geografía», Barcelona, vol. III, n.º 1 y 2, 1969.

PI y ARIMÓN, A.: *Barcelona antigua y moderna*, 2 vol., Barcelona, 1854.

PICHERAL, H.: *Mortalité et Quartiers à Barcelone*, «Bulletin de la Société Linguistique de Géographie», tome III, julio-septiembre, 1969.

PONZ, A.: *Viaje de España*, tomo XIV, Carta Primera, Madrid, 1788.

RUE i DALMAU, A.: *El puerto de Barcelona*. Biblioteca de Turisme de la Societat d'Atracció de Forasters de Barcelona (XXVI) 1931, 46 págs.

SANPERE y MIQUEL, S.: *Los terrenos de la ciudadela*, Barcelona, 1911.

SÁEZ BUESA, A.: *La población de Barcelona en 1863 y 1960*. Servicio de Estudios del Banco Urquijo, Madrid, Moneda y Crédito, 1968.

SAURI, M. y MATAS, J.: *Guía General de Barcelona*. Barcelona, M. Sauri, 1854.

TALLADA, J. M.: *Barcelona económica y financiera en el siglo XIX*. Colección «Barcelona y su historia», Barcelona, Librería Dalmau, 1944, 98 págs.

TATJER, MERCEDES: *El estudio del espacio interno barcelonés. Fuentes estadísticas publicadas*. «Revista de Geografía», Universidad de Barcelona, vol. VI, n.º 2, julio-diciembre 1972.

VICENS VIVES, J.: *Industrials i politics del segle XIX*. Barcelona, Teide, 1961.

VICENS VIVES, J.: *Coyuntura económica y reformismo burgués*. Barcelona, Ariel, 1968.

VILAR, P.: *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, 4 vol., Barcelona, Edicions 62, 1964.

YOUNG, A.: *Viaje a Cataluña*, en «Viajes de extranjeros por España y Portugal». Recopilación, traducción, prólogo y notas por J. GARCIA MERCADAL, Madrid, Aguilar, 3 vols., 1962.

3 — BARCELONEIA

1 — Libros

ALSINA AMILS: *Proyecto para convertir la escollera en un paseo marítimo con viviendas*. Barcelona, M. Durán Alsina, 1924.

CASTILLO, A. del: *La Maquinista Terrestre y Marítima, personaje histórico 1855-1955*. Barcelona, 1956.

COLL, SEBASTIÀ: *Breve noticia de la fábrica y construcción del nuevo barrio en la playa de la Barceloneta*. Barcelona, 1755.

CURET, F.: *Visions barcelonines (1760-1860). Els barris de la ciutat*. Barcelona, 1953, tomo I.

FORNER, F.: *Historia de la Barceloneta*. Barcelona, Imprenta Sabater Bros, 1947, fascículos 1, 2, 3, 4 y 5.

GUITERT DE CUBAS, A.: *Barceloneta. Su creación. Carácter de sus fundadores. Su prosperidad pasada. Su actual decadencia. Remedios*. Barcelona, 1921.

LABARRRE y BELTRÁN, N. de: *Descripción métrica de las pausibles fiestas, que se han celebrado en la muy ilustre ciudad de Barcelona, con motivo de la colocación del divino sacramento en la iglesia erigida al Arcángel San Miguel, en la nueva población de la Barceloneta en 28 de setiembre del año de 1755*. Barcelona. Imprenta de María Teresa Ibarra, 10 octubre 1755.

MINISTERIO DE LA VIVIENDA, COMISIÓN DE URBANISMO DE BARCELONA: *Paseo Marítimo de Barcelona*. Barcelona, 1959, 12 págs.

MINISTERIO DE LA VIVIENDA, COMISIÓN DE URBANISMO DE BARCELONA: *Paseo Marítimo de Barcelona. El segundo tramo*. Barcelona, 1964.

2 — Revistas y Periódicos

BARCELONETA: Revista quincenal, Año I, 1928.

BARCELONETA: Boletín del Casino Republicano.

BARCELONETA SUR MÉR: Año I, n.º 1, junio 1932, julio 1932, agosto 1932, setiembre 1932.

BARCELONA-ATRACCIÓN: *El Paseo Nacional de la Barceloneta*, Barcelona, setiembre 1928.

CAPDEVILA, M.: *El puerto y la playa de Barcelona*, en «Barcelona-Atracción», Barcelona, 1951, págs. 104-114.

CÁMARA DE LA PROPIEDAD: *La reforma de la Ciudad, nueva urbanización en la Barceloneta. Barrio Marítimo*, en Boletín de la Cámara Oficial de la Propiedad Urbana de la Provincia de Barcelona, diciembre 1940, n.º 157, páginas 1 a 5.

CARLOS: *Barceloneta a principios de siglo*. «Destino», Barcelona, 20 agosto 1960.

COMISIÓN OFICIAL DE FIESTAS: *Barceloneta*, Boletín de la Comisión Oficial de Fiestas del II Centenario. Se publicó de abril a octubre de 1953.

DESTINO: *La Barceloneta y sus pescadores*. Barcelona, 26 julio de 1947.

DESTINO: *Al fin Barcelona tendrá un Paseo Marítimo*, 21 julio 1956.

DESTINO: *Visita a la Montañeta (barrio de barracas al final del Paseo Nacional)*, Barcelona, 19 febrero 1949, n.º 602.

ESTEBAN VILARÓ, J.: *Barceloneta-Atracción*, en revista «Destino», Barcelona, 7 de agosto de 1943.

GASETA MUNICIPAL: *L'obra constructiva de l'Ajuntament, l'hospital Municipal d'infectiosos*, en «Gasetta Municipal de Barcelona», Barcelona, 4 abril 1932, vol. XIX, n.º 13, págs. 255-280.

GUILLAMET, J.: *La Barceloneta*, n.º 6 de la serie Viaje crítico a los barrios de Barcelona, Tele-Exprés, 19 noviembre 1969.

HUERTAS CLAVERÍAS: *Las playas del alquitrán*, «Destino», Barcelona, 2 setiembre 1967.

HUERTAS CLAVERÍA: *Barcelona la vieja se rejuvenece. El Plan de la Ribera intentará derribar la frontera que separa Barcelona del mar*. «Destino», Barcelona, 5 de noviembre de 1966.

HUERTAS CLAVERÍA: *Donde la ciudad tiene otros nombres: La Barceloneta, una pequeña ciudad junto al mar*, «Correo Catalán», Barcelona, 16 de julio de 1966 y 21 de julio de 1966.

ILUSTRACIÓN CATALANA: vol. I, pág. 396, para construcción de Baños Orientales. LLOPIS, A.: *Can Solé de la Barceloneta*. Historia y anécdota de un popular establecimiento; artículo en «Barcelona-Atracción», año 1952, n.º 334, páginas 100 a 105.

MANEGAT, L. G.: *La Barceloneta. El típico barrio mariner de nuestra ciudad nació hace 200 años*. Artículo publicado en «Barcelona-Atracción», Barcelona, trimestre 3.º, 1953, n.º 339.

MARTORELL OTZET, V.: *El Paseo Marítimo de Barcelona*, artículo en revista «Cemento-Hormigón», Barcelona, mayo 1958, n.º 290, págs. 265-268.

SOLÉ DE SOJO, V.: *Playas de la vieja Barceloneta a Montgat y Castelldefels*, en «Barcelona-Atracción», agosto de 1932, vol. XXII, págs. 237-238, ilustrado.

TATJER MIR, M.: *El impacto de la industrialización en un barrio del siglo XVIII. Evolución de la Barceloneta*. «Revista de Geografía». Universidad de Barcelona, vol. VI, n.º 1, enero-junio, 1972.

VIDAL, D.: *La Copacabana perdida. Un viaje a las playas de Barcelona que pudieron ser y no son*, «Tele-Expres», Barcelona, 31 marzo 1970.

4. — PLAN RIBERA

1 — Artículos - Periódicos - Revistas

Por ser un tema relativamente reciente, los periódicos constituyen una fuente de información valiosa. Ante la imposibilidad de dar una relación detallada remitimos al Archivo de Recortes de Periódicos de OIU (Oficina de Información Urbanística del Colegio de Arquitectos de Cataluña y Baleares), donde se encuentran recogidos a partir de noviembre de 1969.

DESTINO: 11 setiembre 1965.

DÍAZ-PLAJA, G. L.: *La Ribera de Barcelona a debate*, en revista «Triunfo», n.º 481, 18 diciembre 1971.

FAVA i COMPTA, M.: *Plan de la Ribera*, en revista «CAU», Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos técnicos de Cataluña, n.º 13, mayo-junio, 1972.

HUERTAS CLAVERÍA: *Barcelona la vieja se rejuvenece. El Plan de la Ribera intentará derribar la frontera que separa Barcelona del mar*, «Destino», Barcelona, 5 noviembre 1966.

— *Plan de la Ribera*, en «Novatecnia», n.º 2, 1972.

SUREDA, P.: *Plan de la Ribera*, en «Novatecnia», n.º 3, 1972, mayo-junio, páginas 31 a 34.

REIXAC, J.: *Unanimidad de criterios entre trabajadores y empresarios, en la impugnación del Plan del Sector Marítimo Oriental de Barcelona antiguo «Plan de la Ribera»*, Barcelona, «Acción Sindicalista», abril 1971, n.º 98.

2 — Folletos

PLAN DE LA RIBERA: *Barcelona, una ciudad que no puede seguir viviendo de espaldas al mar*, Barcelona, Alas, 1965.

ULSAMER: *Del Plan Cerdà al Plan de la Ribera*, Cúpula, Barcelona, 1966.

3 — Memorias de Planes

CEDEC: *Información sociológico-urbanística de la franja del litoral Este de Barcelona ciudad (Plan de la Ribera)*. Barcelona, 1966.

BONET, A.: *Plan de la Ribera*, Memoria y Planos.

BUSQUETS, DOMINGO, FONT, GÓMEZ, SOLÁ-MORALES: *Concurso Pueblo Nuevo*, Barcelona, noviembre 1971.

5. — ESTADÍSTICAS

AYUNTAMIENTO CONSTITUCIONAL DE BARCELONA: *Anuario estadístico de la ciudad de Barcelona*, 1902 a 1922 (publicación anual).

AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, GABINETE TÉCNICO DE PROGRAMACIÓN: *Población y vivienda*, Barcelona, 1965.

AYUNTAMIENTO DE BARCELONA: *Ponencia de Revisión del Plan de Ordenación Urbana. Memoria explotación del Padrón de 1965*, Barcelona, s. a. (edición limitada).

AYUNTAMIENTO DE BARCELONA: *Gaceta Municipal de Barcelona*, Padrón y Censo de 1930, Barcelona, 4 de abril de 1932, vol. XIX.

AYUNTAMIENTO DE BARCELONA: *Gaceta Municipal de Barcelona. Padrón 1945*, Barcelona, 1947.

AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, SERVICIO TÉCNICO DE ESTADÍSTICA, GABINETE TÉCNICO DE PROGRAMACIÓN: *Padrón Municipal de 31 de diciembre de 1965*. Barcelona, 1970.

AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, BIBLIOTECA DEL INSTITUTO MUNICIPAL DE ESTADÍSTICA: *Padrón de 1960. Estructura por edades y sexo. Estructura profesional* (en publicación).

6. — CARTOGRAFÍA

GALERA, M., ROCA, F., y TARRAGÓ, S.: *Atlas Histórico de Barcelona (siglos XVI al XX)*. Barcelona, AHUAD, 1972.

Archivo de planos y mapas del Instituto Municipal de Historia de Barcelona.

AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, SERVICIO DEL PLANO DE LA CIUDAD: *Plano de Barcelona*, escala 1 : 2000 y 1 : 500.

INDICE

<i>Prólogo</i> , por Horacio Capel	7
<i>Nota del Autor</i>	11
 I. La construcción de la morfología urbana . . .	13
1.— Un barrio deteriorado	19
2.— La creación del barrio en el siglo XVIII . .	35
3.— El impacto de la industrialización	55
4.— De la Exposición Universal (1888) al Plan de la Ribera (1965)	71
 II. Población y funciones	93
5.— Evolución de la población	95
6.— La inmigración y sus repercusiones en la estructura de la población	105
7.— Las funciones del barrio	121
 III. Análisis concreto de dos actividades tradiciona- les: la pesca y el trabajo en el puerto	135
8.— Permanencia de una función tradicional: la pesca	139
9.— El trabajo en el puerto	173
 Conclusiones	191
Apéndice I: Esbozo de cronología de 7 años del Plan Ribera (1965-72)	197
Apéndice II: Composición de S. A. La Ribera . . .	203
Apéndice III: Entidades opuestas al Plan de la Ribe- ra y promotoras del concurso de ideas. . . .	205
Bibliografía	207