

Els espais i el treball en la construcció i reparació naval de la Barceloneta del segle XIX¹

Eduard Page Campos - Universitat de Barcelona

1. Introducció

El principal eix de la industrialització del món marítim va ser la progressiva implantació de la màquina de vapor com a element propulsor de les naus en substitució del vent, fenomen que va tenir grans implicacions en el treball marítim i en la transformació de les seves funcions i categories laborals (García Domingo: 2017; Giménez i Blasco: 2009), en l'estructura del negoci navilier (Rodrigo Alharilla: 2007; Valdaliso: 1992), en la infraestructura dels ports (Alemany: 1998) i en la naturalesa mateixa del comerç i la comunicació mundials (Sella & Rodrigo Alharilla: 2002), entre molts altres aspectes. La introducció del ferro, primer, i de l'acer, després, va ser cabdal pel definitiu triomf del vapor sobre la vela, i ambdós elements van capgirar per sempre el món de la construcció naval, que fins llavors es basava en unes eines, mètodes i procediments de treball de tradició centenària.

A Espanya, el treball en la construcció i reparació naval, com la resta d'indústries directament vinculades amb el mar, es trobava sota la tutela i protecció de l'Armada. A canvi d'una disposició contínua a les necessitat de reclutament d'aquesta, l'Estat reservava les tasques marítimes a dits treballadors, organitzats sota la institució de la Matrícula de Mar. A través d'uns gremis que també es trobaven sota la supervisió del poder polític, els treballadors gaudien d'una sèrie de prerrogatives com la fixació de jornals o el repartiment de treball que guiaven les condicions en que es desenvolupaven els seus respectius oficis (Ibarz Gelabert, 2008: 23-35; García Domingo, 2017: 31-73). Aquest marc regulador es conjugava amb una política proteccionista que, entre d'altres mesures, no permetia la importació de velers de construcció estrangera de menys de 400 tones d'arqueig. Comerciants i naviliers, interessants en liberalitzar el mercat de treball marítim, van plantar batalla contra aquest sistema de regulació al llarg del segle XIX, però no va ser fins les dècades de 1860 i 1870 quan van imposar-se les seves tesis i van suprimir-se la Matrícula i el gremi de mar, a part de liberalitzar-se el comerç marítim i l'adquisició de vaixells (Pascual i Domènech: 1991; Valdaliso: 2001; Ibarz Gelabert & Romero Marín: 2009)

1. Aquest treball ha rebut el suport financer i forma part del projecte de l'European Research Council "SeaLiT. Seafaring Lives in transition. Mediterranean Maritime Labour and Shipping during Globalization, 1850s-1920s" ERC-2016STG 714437, i del projecte d'investigació del Ministerio de Ciencia e Innovación "Mundos del trabajo en transición (1750-1930): cualificación, movilidad y desigualdades" HAR2017-84030-P.

La conjunció de canvi tecnològic i transformació del marc institucional i econòmic va acabar amb virulència amb l'etapa daurada de la construcció naval a Catalunya, sumint el sector en una profunda i irreversible crisi. Com un dels centres protagonista d'aquesta activitat en la costa catalana, la Barceloneta va patir-ne les conseqüències. El barri marítim havia nascut l'any 1753 i s'havia convertit d'immediat en el centre neuràlgic de la construcció i reparació naval barcelonines i en el principal punt de residència dels seus actors. Això es va deure principalment a tres factors: a la prèvia existència d'aquesta activitat en l'arenal sobre el que es construiria el barri, a la prioritat de la que van gaudir els oficis de mar per rebre concessions de solars i a la contigüitat del barri tant amb l'únic moll del port com amb la platja on poder varar els vaixells. El context favorable que va gaudir el sector a partir de la dècada de 1830 al llarg de tot el litoral català va repercutir en la bona marxa d'aquest a la Barceloneta i en la dinamització de l'economia del barri que aquesta activitat generava.

La Barceloneta mai va figurar entre els espais capdavanters de la costa catalana pel que fa a la construcció de grans bucs o al reconeixement i fama dels seus principals mestres d'aixa. Tot i això, i gràcies a la importància del port de Barcelona com a principal punt d'aturada i pas de les rutes que els vaixells catalans empraven, el barri barceloní va configurar-se com el principal centre de reparació de vaixells de la costa catalana, centralitzant les operacions de calafatejat i carenat, i com el punt final del cicle constructiu dels velers bastits en altres municipis, en especial pel que respecta als processos de folrat i arboradura d'aquests (Llovet: 1971, 32; Page Campos: 2019). La concentració espacial del sector en la Barceloneta va permetre a aquest dinamitzar l'economia del barri degut a l'elevada demanda que la construcció i reparació de vaixells exercia sobre altres sectors: a destacar, la fabricació de veles, d'eixàrcia i cordes, de materials metàl·lics -ferro i coure- i d'útils i elements propis de la vida útil del buc -cuines, armaris, etc.- El sector, d'aquesta forma, va generar una potent xarxa econòmica al barri que implicava diferents oficis i establiments -ferrers, fonedors, llauners, velers, fabricants d'eixàrcia, etc.- que van donar lloc a la formació d'un nucli de mestres i fabricants que es van constituir com l'elit social, econòmica i política del barri (Tatjer: 2015; Page Campos: 2019).

En aquest marc de coneixement, resulta imprescindible avaluar els espais que van protagonitzar la història de la construcció i reparació naval tradicional a la Barceloneta i entendre la lògica darrere les ubicacions i les formes amb què l'activitat es materialitzava al llarg del barri. Aquest anàlisi ens permet conèixer la naturalesa del treball en el sector, com s'organitzava i com va penetrar en tota la geografia del barri i el seu entorn portuari.

2. Metodologia i fonts

Les diferents guies comercials que es publicaren a Barcelona al llarg de la segona meitat del segle XIX i inicis del segle XX reunien el nom dels establiments i professionals dedicats a diferents oficis i activitats comercials i industrials. Entre aquests, figuraven els llistats de mestres d'aixa i mestres calafats amb què comptava la ciutat i la seva localització, la qual

corresponia en tots els casos amb la Barceloneta.² Per aquest estudi hem seleccionat sis guies espaiades en el temps que cobreixen el període entre 1849 i 1906 i que, d'aquesta forma, permeten copsar l'evolució en el temps de l'activitat naval al barri i de la localització dels tallers dels mestres dedicats a aquests oficis. En total, aquesta font ens ha permès treballar amb una mostra de 116 mestres d'aixa i mestres calafats. Per motius de representativitat en cada un dels anys treballats, hem decidit mantenir aquells tallers que es repeteixen en més d'una guia, i comptabilitzar-los així en unitats separades (Quadre 1). Més enllà de les dades comentades, hem treballat amb diferents fonts, tant primàries -notarials i administratives, sobretot- com secundàries, per completar el quadre dibuixat respecte els espais i el treball a la construcció i reparació naval de la Barceloneta.

QUADRE 1		
Any	Mestres d'aixa i mestres calafats a la Barceloneta	Font
1849	15	Manual histórico-topográfico, estadístico y administrativo (o sea) Guía general de Barcelona
1859	25	El Consultor. Nueva guía de Barcelona
1879	39	Anuario-almanaque del comercio, de la industria, de la magistratura y de la administración
1886	19	Anuario del comercio, de la industria, de la magistratura y de la administración
1896	10	ídem
1906	8	ídem

3. Espais i treball de la construcció i reparació naval a la Barceloneta

Les característiques de les drassanes en la construcció tradicional a fusta catalana impedeixen concretar-ne una localització fixa, doncs es tractaven d'instal·lacions sovint mòbils i temporals la ubicació de la qual depenia sobretot dels trets de l'embarcació i de les necessitats del client. El bastiment de la nau solia donar-se a les platges dels municipis costaners, mancats de grans instal·lacions i fràgils davant condicions meteorològiques adverses, tot i que resultava imprescindible l'existència d'espais coberts, permanents o temporals, per al compliment de diferents tasques (Llovet, 1971: 31-32; Roig, 1929: 15-16; Vilà i Galí, 1992: 180-81). Les característiques de la platja a Barcelona no complien les millors condicions per a la construcció de bucs, degut a l'estretor de l'espai disponible entre la darrera línia d'edificis de la Barceloneta i la platja, empetitit encara més als anys centrals del segle XIX a causa de la constant extracció de sorra per a ser utilitzada com a llast per a les embarcacions. Així, es va utilitzar preferentment

l'espai anomenat com a Astillero, en la frontera entre els molls Vell i Nou, per a dur a terme les construccions de grans velers, mentre que la platja va quedar reservada principalment a les operacions de calafatejat i carenat i a construccions de barques més petites destinades a la pesca, la navegació de cabotatge i els serveis portuaris.

En aquest context adquiria una importància cabdal els tallers dels mestres d'aixa i calafats, de caire habitualment familiar, i que, a part de magatzem de les moltes eines pròpies dels dos oficis, eren el lloc on es duïen a terme operacions fonamentals com el disseny de l'embarcació, la construcció de models de mig casc o la tasca de donar forma a les peces de fusta. La ubicació d'aquests tallers al barri al segle XIX no era innocent i es van concentrar en les proximitats del port es: 103 tallers dels 116 registrats es trobaven en els 4 primers carrers paral·lels al Moll Vell, un 88,8% del total. D'aquests 103, 72 es trobaven entre el passeig Nacional i el carrer del Mar, els dos primers carrers (Imatge 1). Les dades de l'any 1849 mostren com fins a mitjans del segle XIX els diferents espais de treball es desplegaven al llarg del passeig Nacional i la penetració en altres carrers del barri era molt escassa. Amb l'auge del sector en el tercer quart de segle, els locals es multiplicaren i s'expandiren barri endins, especialment en els dos nuclis de mançanes situats al nord del barri i, a finals dels anys 1870, també en el nucli situat entre els actuals carrers Sant Carles i Pepe Rubianes. La crisi del sector va fer minvar clarament aquest darrer nucli i va reconcentrar l'activitat a primera línia de port, procés culminat a inicis del segle XX, quan tots els vuit tallers registrats es trobaven en la línia de mançanes més propera al moll (Imatge 2). La proximitat al moll, per tant, es va configurar com l'element explicatiu clau de la lògica espacial dels mestres i els seus tallers al barri, molt per sobre del factor de proximitat a la platja: tan sols 8 dels 116 tallers localitzats es troben en el conjunt de mançanes contigu a la platja, aquell situat al sud del darrer carrer transversal del barri.

La lògica de la localització dels espais de treball va prioritzar el dinamisme que generava la proximitat als magatzems i als establiments lligats a les necessitats del sector per sobre del lloc natural de varada i reparació de vaixells –sobretot amb anterioritat a 1865, any de l'establiment del primer varador del port al costat de l'espai de l'Astillero. La localització dels 32 establiments de fabricació de veles i d'eixàrcia ubicats al barri segons les guies comercials des de l'any 1857 fins el 1903, dels quals 20 es trobaven al passeig Nacional, apunten efectivament a aquesta lògica (Imatge 3). Així mateix, aquesta lògica espacial es correlacionava amb un altre factor que ens assenyala el rol dels mestres dels oficis en l'estructura social de la Barceloneta, i és que les mançanes en què es situaven aquests punts de treball es trobaven entre les de major valor urbanístic de tot el barri. Seguint els preus per mançanes assenyalats per Garriga i Roca (Garriga i Roca: 1862), 100 dels 116 tallers es trobaven en el grup de 23 mançanes més cares del districte a l'any 1862, aquelles valorades en més de 40000 reials de velló per solar, de les 98 amb que comptava el barri en el seu conjunt. Dels 16 tallers restants, 12 estaven en el següent grup de valor, i tan sols 3 es situaven en el tercer grup. Cap dels tallers es localitzava entre les 32 mançanes del districte amb un valor inferior als 15000 reials per solar (Quadre 2).

QUADRE 2		
Valor dels solars (en reials de velló)	Nombre de tallers	Percentatge (en %)
Més de 40000	100	86,2
30000 - 40000	12	10,3
15000-30000	3	2,6
Menys de 15000	0	0
Desconegut	1	0,9
Total general	116	100

Malgrat que la proximitat al port fos un factor clau en la localització dels mestres dels oficis lligats a la construcció i reparació naval, aquesta activitat no es trobava concentrada ni geogràficament ni socialment en cap punt específic del districte. El procés de treball es realitzava, com ja hem comentat, tant a cobert –als tallers de fusteria dels respectius mestres– com a l'aire lliure, en drassanes de caràcter familiar disseminades pel barri i en la pròpia platja. La petitesa de les cases del districte feia que, molt sovint, les tasques complementàries a la construcció de vaixells de vela i les activitats lligades a la seva posada en funcionament es fessin en els mateixos carrers del barri. Els carrers es veien així convertits, en paraules de Guitert de Cubas, en autèntics “obradores de las industrias de mar” (Guitert de Cubas, 1921: 43). L'escriptor barcelonetà, completava així, a finals del segle XIX, la seva descripció del paisatge que oferien els carrers del barri en els anys d'esplendor de la indústria naval:

Elaborábanse grandes piezas de maderamen, hierro y pipería y se trabajaba en la fabricación de velámenes y en la construcción de embarcaciones menores; y en las aceras, desde uno a otro extremo sin interrupción, veíanse espuestas pesadas cadenas, anclas, aljibes, cabrestantes, antenas, todos los artefactos, en fin, para el armamento y aparejo de las embarcaciones (Guitert de Cubas, 1921: 43).

La reparació de vaixells, per la seva banda, quan no es feia a bord dels mateixos en cas que no es requerís la revisió del casc, es duia a terme en els molls, al nou varador, sobre xalanes i, sobretot, a la mateixa platja. Així descrivia Guitert de Cubas la imatge que, gràcies a l'activitat reparadora, oferia la platja de la Barceloneta un dia qualsevol:

Una larga hilera de barcos tumbados sobre la banda entretenían en la carena a muchedumbres de artesanos: aquí se desferraba, allá se daba fuego, se alquitranaba acullá, éstos colocaban cartones, aquéllos clavaban cobre, y ensordecía por todas partes el martilleo general (Guitert de Cubas, 1921: 44).

La construcció i reparació naval, d'aquesta forma, es realitzava en espais compartits: no existia cap gran instal·lació que concentrés l'activitat, ni establiments fixos on aquesta es

desenvolupés, amb una única excepció: l'Astillero, reservat per al bastiment de grans naus. Es tractava d'un procés productiu mòbil i descentralitzat, que implicava diferents punts de la Barceloneta i de l'espai portuari de la ciutat, i que requeria de la implicació de diferents indústries i establiments instal·lats al barri per a que proveïssin les eines i materials necessaris. Aquests aspectes colliguen amb la inestabilitat i mobilitat que també caracteritzava la naturalesa del treball de mestres d'aixa i calafats.

La crisi de la construcció i reparació naval catalana al darrer terç del segle XIX va acabar amb el paisatge fins ara descrit. El triomf definitiu del vapor i l'adaptació de les infraestructures portuàries a les necessitats dels nous bucs van acabar amb la descentralització de l'activitat reparadora, mentre que la desvinculació progressiva del barri de les diferents nissagues de mestres que havien protagonitzat els anys centrals del Vuit-cents van fer minvar considerablement els tallers i drassanes dedicats al sector. L'activitat, que a diferència d'altres municipis de la costa catalana mai va desaparèixer per complet, va reorganitzar-se a inicis del segle XX, concentrant l'activitat entorn el Moll Vell i la zona de l'Astillero, en uns espais de treball que ja poc tenien a veure amb els dominants el segle anterior.

Bibliografia

ALEMANY, J. (1998), *El Port de Barcelona*, Barcelona: Lunwerg Editores.

GARCÍA DOMINGO, E. (2017), *El mundo del trabajo en la marina mercante española (1834-1914)*, Edicions Universitat Barcelona.

GARRIGA I ROCA, M. (1862), *Plano topográfico-geométrico del puerto y población de la Barceloneta aneja a la capital del antiguo principado con el proyecto de su reforma y mejora arreglado a la Real Orden de 16 de Enero de 1863 por D. Miguel Garriga y Roca arquitecto del Exmo Ayuntamiento de Barcelona*, Barcelona.

GIMÉNEZ I BLASCO, J. (2009), *De la vela al vapor: la marina catalana a través d'una família de Vilassar de Mar: els Sust*. Lleida, Pagès.

QUITERT DE CUBAS, A. (1921), *Barceloneta*. Barcelona, s.n.

IBARZ GELABERT, J. (2008), *Imatges al moll: els oficis de les feines d'estiba a la Barcelona dels segles XIX i XX*, Barcelona, Generalitat de Catalunya, Departament de Cultura i Mitjans de Comunicació.

IBARZ GELABERT, J.; ROMERO MARÍN, J (2009), «L'abolició de la Matrícula de Mar i les tasques de càrrega i descàrrega al port de Barcelona, 1868-1874», *Barcelona quaderns d'història*, 15, 255-270.

LLOVET, J. (1971), *Constructors navals de l'ex-província marítima de Mataró, 1816-1875*, Mataró, Caixa d'Estalvis Laietana.

PAGE CAMPOS, E. (2019), «Auge i crisi de la construcció i reparació naval a la Barceloneta», *Drassana: Revista Del Museu Marítim*, 27 (Pendent de publicació).

PASCUAL I DOMÈNECH, P. (1991), «Desenvolupament de la marina de vapor i crisi de la construcció naval i de la marina mercant catalana», a NADAL J (ed.) et al., *Història Econòmica de la Catalunya contemporània*, III, Barcelona, Enciclopèdia Catalana, 299–335.

RODRIGO ALHARILLA, M. (2007), «Navieras y navieros catalanes en los primeros tiempos del vapor, 1830-1870», *Tst: Transportes, Servicios y telecomunicaciones*, 13, 62–92.

ROIG, E. (1929), *La Marina catalana del Vuitcents*, Barcelona, Barcino.

SELLA, A.; RODRIGO ALHARILLA, M. (2002), *Vapors*, Barcelona, Museu Marítim : Angle.

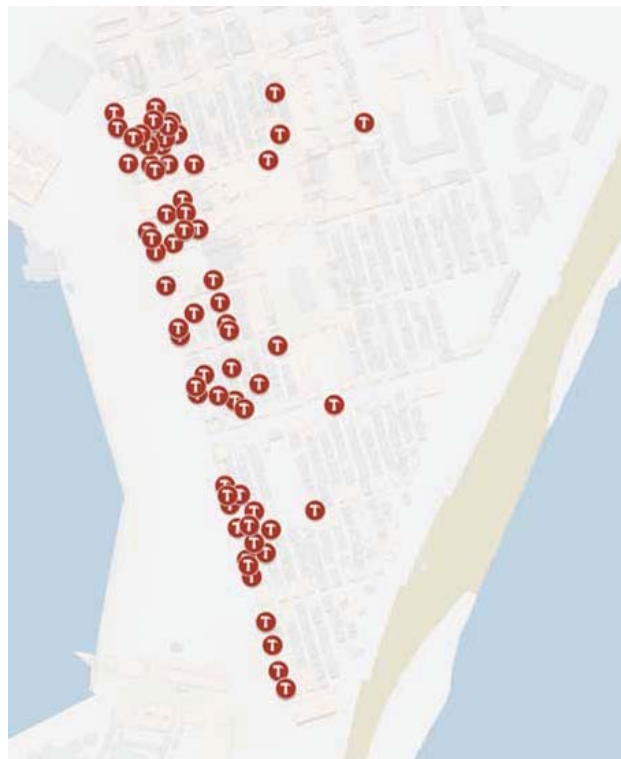
TATJER, M. (1988), *Burgueses, inquilinos y rentistas: mercado inmobiliario, propiedad y morfología en el centro histórico de Barcelona: la Barceloneta, 1753-1982*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

---(2015), «La Barceloneta com a centre de producció i aprovisionament naval, 1750-1950», *Barcelona quaderns d'història*, 22, 67–86.

VALDALISO, JM. (1992), «La transición de la vela al vapor en la flota mercante española: cambio técnico y estrategia empresarial», *Revista de Historia Económica*, 10, (1), 63–98.

---(2001), «Entre el mercado y el Estado: la marina mercante y el transporte marítimo en España en los siglos XIX y XX», *Tst: Transportes, Servicios y telecomunicaciones*, 1, 55–79.

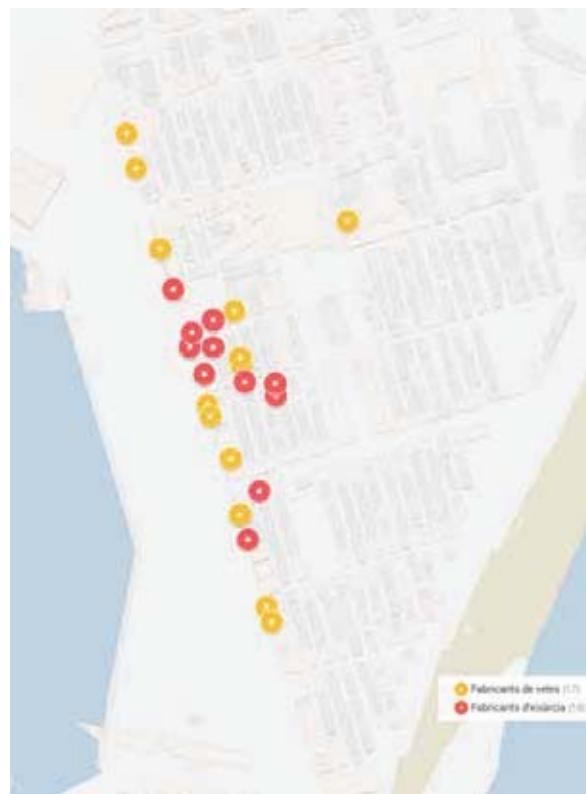
VILÀ I GALÍ, A. (1992), *La marina mercant de Lloret de Mar: segles XVIII i XIX*, Lloret de Mar, Ajuntament de Lloret de Mar.



Imatge 1



Imatge 2



Imatge 3