

LA INDUSTRIALITZACIÓ

CONÈIXER EL DISTRICTE DE
SANTS-MONTJUÏC



L'emplaçament industrial. Els factors de localització	2
L'època dels vapors	4
L'electricitat, una nova font d'energia	6
La SEAT, fàbrica moderna	8
La Zona Franca, un espai en procés de canvi	10
La reutilització dels espais industrials	12
Documents i vestigis	14
Itinerari	16

Autores:

Magda Fernández. Historiadora. Professora de Didàctica de les Ciències Socials. Universitat de Barcelona.

Maria Dolores López. Historiadora i Professora d'EGB. Professora del Col·legi Públic Gayarre.

Director i editor de la col·lecció:

Jaume Ríos.

Fotografies:

Joan Planà, Josep Garcia, Anselm Cartaña, F. Bortell, Manuel Blasi, Ariadna Sisquella, Josep Lluís Pérez Pitarch.

Il·lustracions i cartografia:

Institut Municipal d'Història de Barcelona, Àrea Metropolitana de Barcelona.

Producció:

Serveis Pedagògics, S.L.

Fotocomposició:

Cevagraf, S. C. C. L.

Impressió:

Cevagraf, S. C. C. L.

D.L.: B-16.004-93

Fotografia de la coberta:

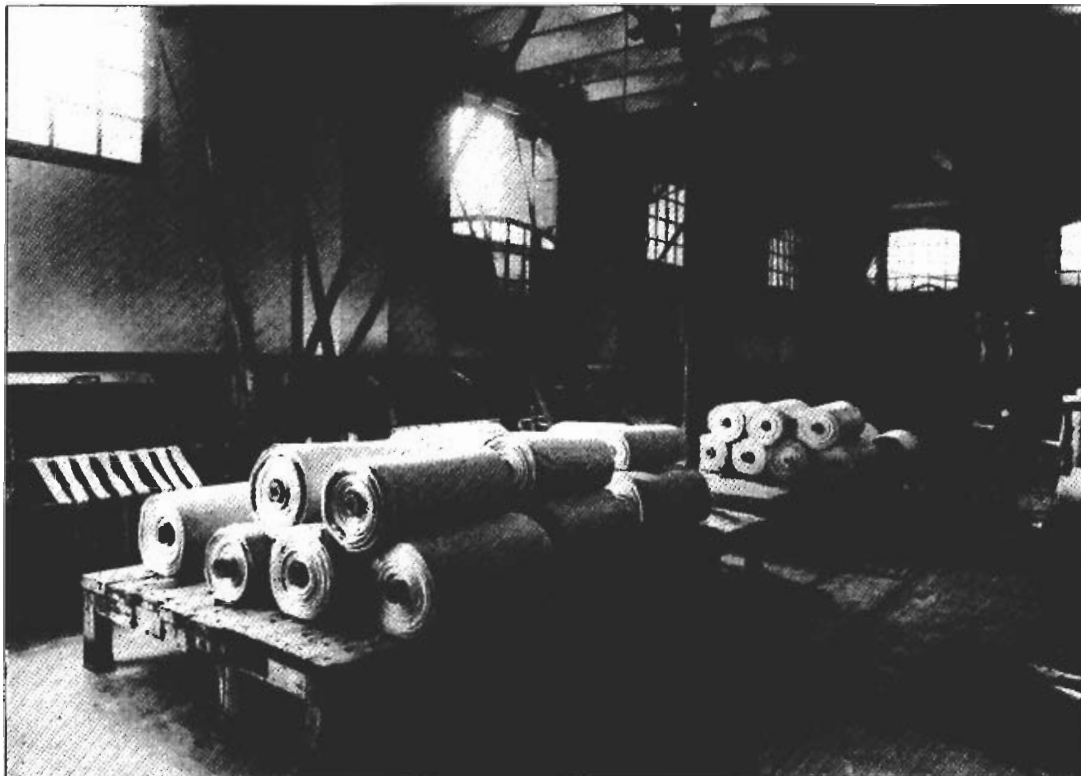
Treballadors de la fàbrica de balances Hijos de A. Arisó, 1940.

Imprès a Catalunya.

CONÈIXER EL DISTRICTE DE SANTS-MONTJUÏC

Ajuntament Ajuntament de Barcelona
Districte Sant Joan de Vilatorrada
Comunicació i Relacions

Num 147



Fàbrica Serra i Balet. Sala de Màquines d'escórrer i de mòll.

Anem a conèixer un dels districtes de Barcelona amb més personalitat històrica. Els seus barris al llarg del segle XIX i XX han estat protagonistes d'un dels fenòmens que ha caracteritzat el món contemporani occidental: la industrialització.

Passejant pels seus carrers podem veure com aquesta industrialització s'ha anat desenvolupant en períodes diferents, com ha utilitzat diferents tipus d'energia, com s'ha anat modernitzant i com ha anat modelant un territori que s'ha vertebrat, en bona part, al voltant d'aquests impulsos industrialitzadors.

Totes aquestes mostres de la industrialització són com les empremtes d'una mà que fan que siguin úniques i irrepetibles, donant una personalitat pròpia als diferents barris que formen l'actual districte de Sants-Montjuïc.

El desenvolupament industrial dels pobles del pla de Barcelona va ser una conseqüència directa de la congestió industrial de la capital al llarg del segle XIX. Això va comportar que es busquessin espais nous i amplis per a bastir les grans indústries fora del casc urbà.

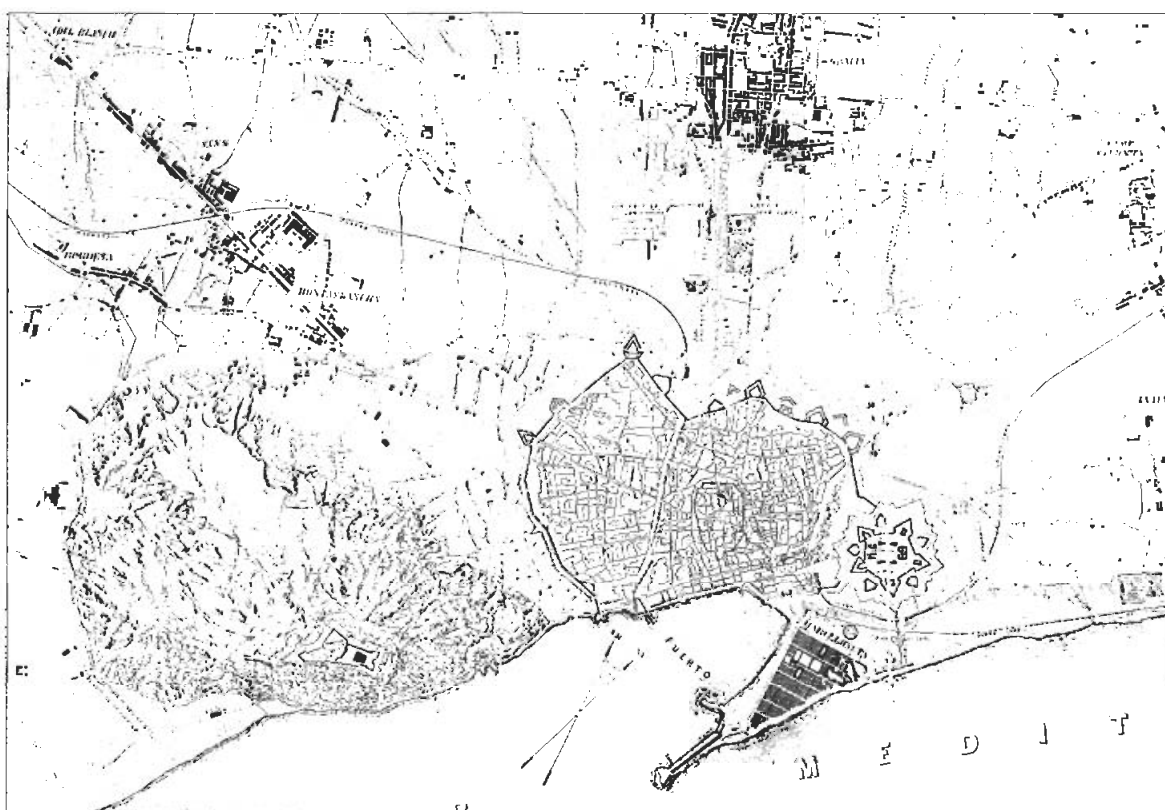
Alguns d'aquests pobles del pla, com Sants i la seva Marina, tenien ja una certa tradició industrial sorgida el segle XVIII a l'entorn dels anomenats prats d'indianes, que van iniciar el predomini de la indústria tèxtil cotonera durant el segle XIX.

La zona de l'actual districte de Sants-Montjuïc va ser un d'aquests espais escollits, d'entre els quals destacava a mitjan segle XIX l'antic municipi de Sants. Cal buscar les causes d'aquesta preferència

en les vies de comunicació, molt importants per al desenvolupament industrial. La carretera de Sants i la de la Bordeta eren el cordó umbilical que l'unia a Barcelona, situació que es va ampliar, superant l'àmbit estrictament local amb la construcció del pont de Carles III, a Molins del Rei, l'any 1790. La comunicació per carretera amb Madrid quedava establerta. El carrer de la Creu Coberta —carretera de Sants— va desplaçar l'antic Camí Real o carretera de la Bordeta.

Un nou mitjà de transport va potenciar també la localització industrial: el ferrocarril. La inauguració l'any 1855 de la línia Barcelona-Martorell va fer que s'obriessin dues estacions al districte, la de Sants i la de la Bordeta, prop dels grans vapors.

Pla dels voltants de la ciutat de Barcelona d'1855. Ildefons Cerdà (detall).





Can Mantega, 1931.

Les comunicacions per mar no eren tan fàcils, tot i tenir una bona línia de costa. La situació del port de Barcelona, el port de Llevant, va afavorir més l'espai industrial de Sant Martí de Provençals.

El procés industrialitzador no va acabar amb el sector agrari del districte. El Canal de la Infanta, obert el 1819, va arribar a la Bordeta i va contribuir al regadiu dels camps de la Marina de Sants. El nucli urbà barceloní era un bon mercat per als productes agrícoles fins ben entrat el segle XX, quan la indústria i els habitatges van ocupar la major part del territori.

El Prat Vermell, 1934



La màquina de vapor és un dels símbols de la industrialització. L'energia que produïa movia gran quantitat de màquines, com els telers, que es concentraven en grans espais. Aquests espais, on durant el segle passat es trobaven les màquines de vapor i les altres màquines, eren les fàbriques conegudes popularment també amb el nom de *vapors*.

El districte de Sants-Montjuïc va ser una zona nova de vapors al llarg del segle XIX. Sants va ser un dels pobles industrials més importants del pla de Barcelona amb tres grans fàbriques: el Vapor Vell, el Vapor Nou i Can Batlló. Altres fàbriques petites i mitjanes, tallers i un seguit d'habitatges obrers es van construir al seu voltant.

La fàbrica dels Güell, Ramis i Cia., coneguda popularment com el Vapor Vell, va ser la primera gran fàbrica tèxtil de vapor de Sants i una de les primeres del país. Es va inaugurar el 1848 i va funcionar fins al 1891, any en què l'empresa va decidir traslladar-se a Santa Coloma de Cervelló,

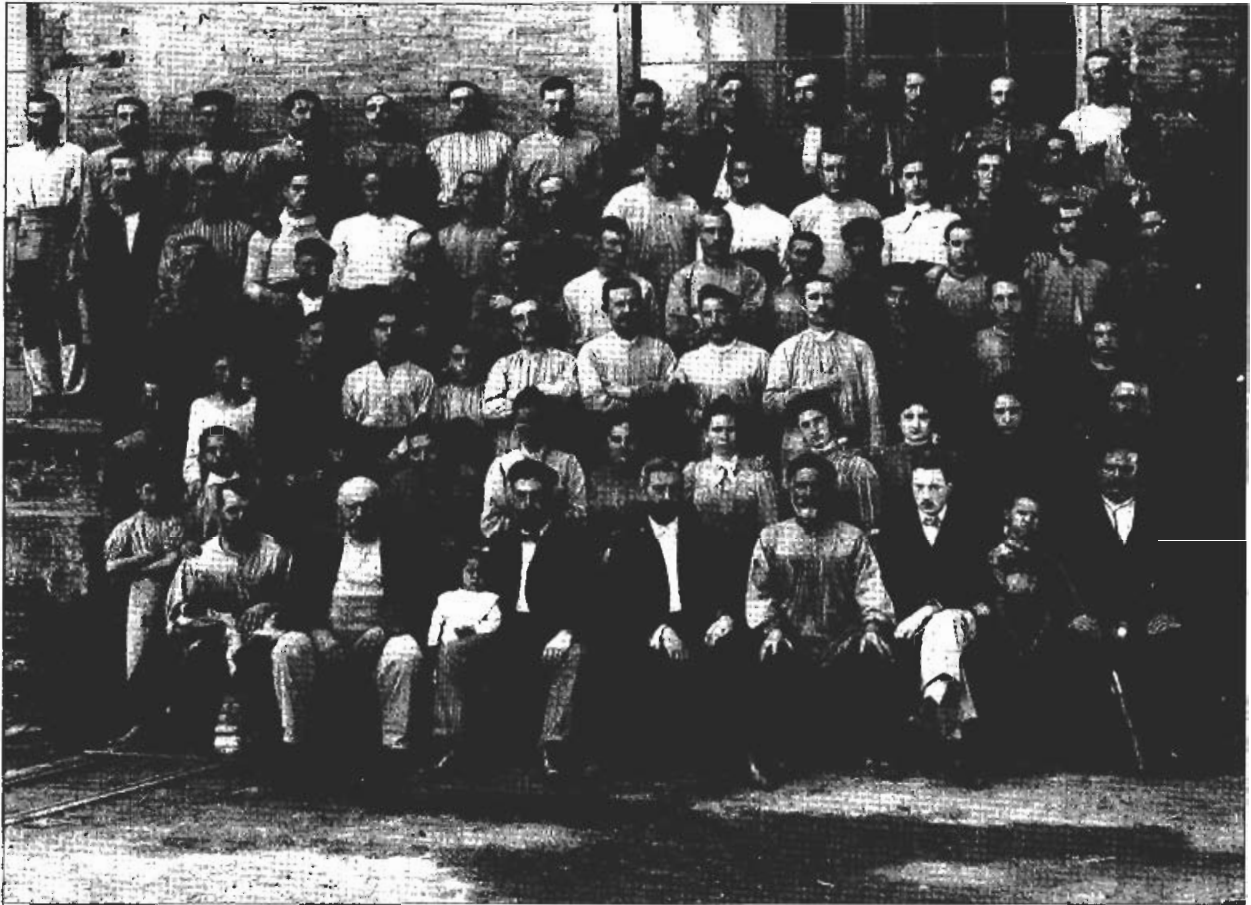
a la coneguda Colònia Güell. Aleshores el vapor va llogar les seves naus a diferents empreses i tallers fins que l'any 1990 va tancar les portes.

L'Espanya Industrial S.A., coneguda popularment amb el nom de Vapor Nou, va ser la més important de les fàbriques de Sants i del país. L'any 1849 va començar a funcionar i va traslladar-se a Mollet del Vallès el 1969. Va ser capdavantera en les principals innovacions tècniques i l'any 1914 l'electricitat va substituir-hi la màquina de vapor com a força motriu per moure les màquines. El Vapor Nou va donar feina a gran quantitat d'obrers i obreres al llarg de més de cent anys. Es va anar ampliant i va arribar a tenir a mitjan segle XX, un economat, instal·lacions esportives, biblioteca i una guarderia l'anomenada *Casa-Cuna*.

Can Batlló va ser una altra gran fàbrica de Sants. Va ser inaugurada el 1880 i va plegar cap els anys 70. Els seus espais es van llogar a tallers i petites indústries que encara hi treballen.

Vista general de la fàbrica l'Espanya Industrial, 1929.





Treballadors de la fàbrica Estampats Monteys, 1905.

La necessitat de mà d'obra al llarg del segle XIX va fer que arribessin al barri immigrants del mateix pla de Barcelona o de les comarques de l'interior de Catalunya. Aquests nousvinguts van anar a viure a àrees obreres construïdes al voltant de les fàbriques. Durant les primeres dècades d'aquest segle la procedència dels immigrants al barri va canviar. Ara procedien d'altres indrets de l'Estat com l'Aragó, València, Múrcia i, posteriorment, Andalusia.

Homes, dones i nens treballaven jornades laborals llargues i dures. Al final de segle passat era normal treballar 11 hores diàries, durant els set dies de la setmana, inclòs el diumenge. La jornada laboral de 8 hores es va aconseguir el 1919.

La majoria dels operaris tèxtils eren dones. El sou d'una dona era la meitat del d'un home. També el treball infantil era important. Fins a l'any 1900 no es va prohibir el treball als menors de 10 anys. A partir d'aquesta edat es va fixar la jornada laboral infantil en 6 hores diàries.

Les reivindicacions obreres es van canalitzar a través de sindicats, com la CNT, i de partits polítics. Les cooperatives obreres, com La Formiga Obrera, procuraven als obrers productes bàsics a preus econòmics. Hi havia també a Sants centres de caire cultural destinats a formar els treballadors, com l'Ateneu de Sants, fundat el 1865.



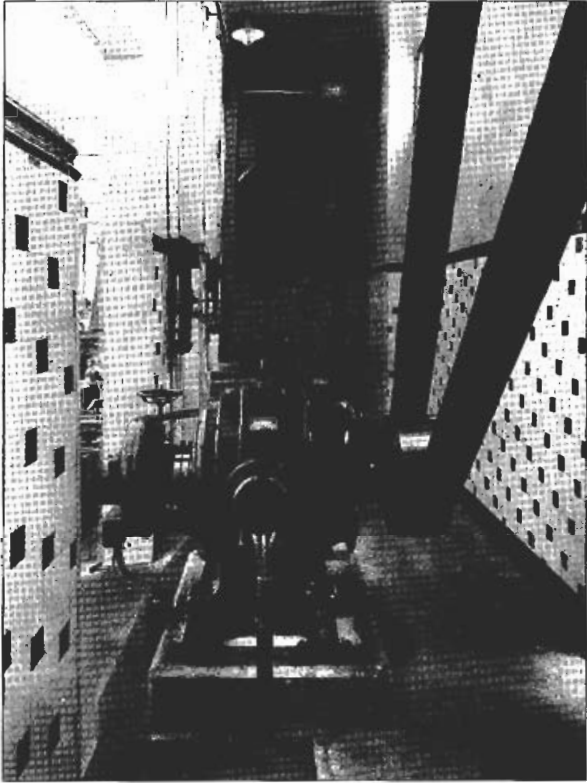
Paral·lel, 1925. L'electrificació dels tramvies és un fet.

A la darrereria de segle XIX una nova font d'energia, l'electricitat, es va començar a introduir en el món industrial com a resultat dels avenços científics i tècnics. L'electricitat no va afectar només el món industrial; també els transports, els costums, l'enllumenat públic i molts altres aspectes de la vida pública i privada es van transformar gràcies a l'aplicació de l'electricitat.

Aquesta nova font d'energia es podia obtenir a través d'un generador que transformava l'energia mecànica produïda per la màquina de vapor en energia elèctrica. Algunes fàbriques van intentar produir electricitat per moure les màquines. Altres van intentar transmetre la força elèctrica produïda a altres indrets mitjançant cables. L'any 1883 es va transmetre energia elèctrica des del Vapor Vell fins a la finca que la família Güell tenia a 2 km de distància.

La gran fàbrica dedicada exclusivament a la producció d'electricitat és la que es trobava al Poble Sec. Coneguda popularment amb el nom de la *tèrmica del Paral·lel*, té els seus orígens en la Sociedad Española de Electricidad, S.A., creada el 1881 i ubicada en un petit taller situat al núm. 10 del carrer del Cid, prop de la Rambla i del Paral·lel.

L'any 1882 es va decidir la construcció de la primera fàbrica elèctrica pròpiament dita, la Compañía Barcelonesa de Electricidad, coneguda popularment com Can Mata. Estava situada en una illa de 182.957 pams quadrats i limitada pel Paral·lel i els carrers Vila i Vilà, Cabanes i Mata. La nova fàbrica va passar a ésser el símbol de la industrialització del barri del Poble Sec i les tres xemeneies en un dels emblemes industrials de Barcelona.



Fàbrica Manuàcturas Serra i Balet. Motors de la secció "petxes".

La introducció de l'electricitat va comportar canvis socio-econòmics importants. A nivell industrial, la màquina de vapor va ser substituïda pels motors elèctrics al llarg de les dues primeres dècades del segle XX.

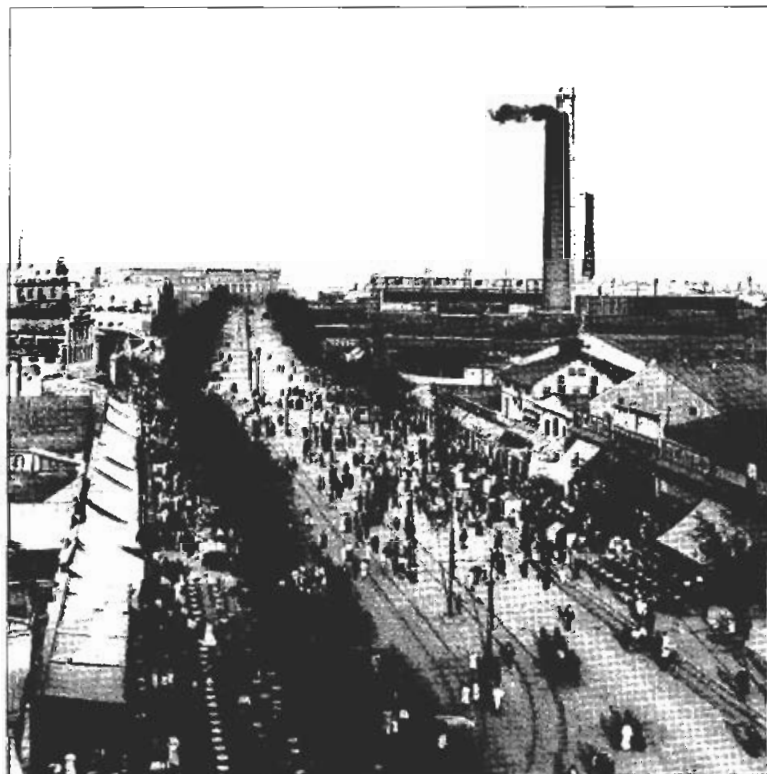
Els tramvies, el transport públic més utilitzat, va millorar en rapidesa i comoditat. L'any 1904 es van electrificar i les imatges de cavalls tirant dels tramvies van desaparèixer de la ciutat. Una nova línia de tramvies comunicava la Creu Coberta amb el moll a través del recent obert Paral·lel, el carrer més popular del Poble Sec.

L'enllumenat va ser un dels altres sectors que van aprofitar l'energia elèctrica. Moltes botigues, magatzems i estacions de ferrocarril la van utilitzar, malgrat l'expansió de l'enllumenat a gas.

El sector elèctric va generar l'aparició de noves indústries entre les quals cal destacar les productores de bombetes o làmpades d'incandescència i les de cables elèctrics.

Un membre de la família Muntadas relacionada amb l'Espanya Industrial, Lluís Muntadas, es va arriscar en aquest nou camp de la industrialització i va crear dues empreses, la Sociedad General de Cables Eléctricos, S.A. i la Sociedad Española de Lámparas Eléctricas Z, que l'any 1912 es va instal·lar a la Gran Via de les Corts Catalanes prop de la plaça d'Espanya.

El Paral·lel, 1930.





Una de les primitives cadenes de muntatge del model 1400.

La SEAT —*Sociedad Española de Automóviles de Turismo*— es va constituir l'any 1950. Era una empresa finançada per l'estat a través de l'*Instituto Nacional de Industria* (INI) i la gran banca. La seva missió era produir cotxes amb patent FIAT del model 1400. La fàbrica de la SEAT va representar l'inici de la massificació industrial moderna en una àrea del districte que fins aleshores havia tingut un paper marginal, la Zona Franca.

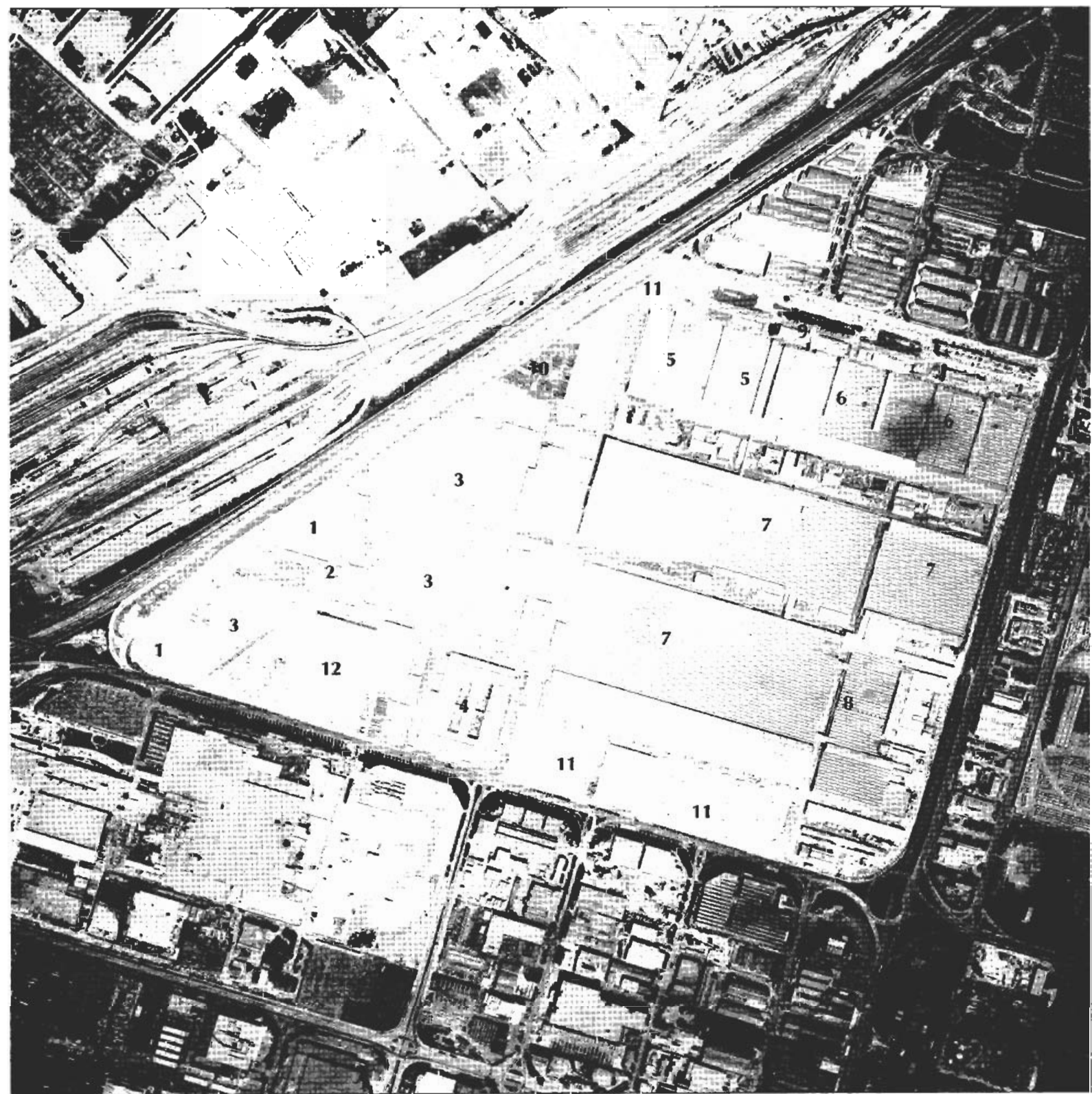
El nou espai industrial tenia unes característiques molt diferents a les del final de segle XIX i començament del XX. La fàbrica moderna comportava una nova distribució espacial condicionada pels moderns processos productius.

Veiem-ne l'estructura:

1. *Pista de proves*. Construïda quan el mercat de consum automobilístic va ser prou ampli.
2. *Dipòsits de fuel-oil*. Les necessitats energètiques d'una indústria d'aquest tipus requereixen un

ampli subministrament energètic, que proporcionen tant el fuel-oil com l'electricitat i el gas.

3. *Àrees comercials*. Serveixen per emmagatzemar els cotxes acabats.
4. *Fundició*. Especialitzada en peces d'alumini.
5. *Taller de premses*. Un dels tallers que fan una part del procés productiu: la part metàl·lica de les carrosseries.
6. *Tallers de mecànica*. Produeixen tots els elements que componen la mecànica de l'automòbil.
7. *Taller de muntatge*. Amb grans cadenes que munten en sèrie i de manera contínua l'automòbil.
8. *Taller de pintura*.
9. *Oficines*.
10. *Central elèctrica*.
11. *Aparcaments per a treballadors*. Els treballadors tenen preus especials en l'adquisició dels cotxes.
12. *Magatzem d'importació-exportació*. Àrea comercial coberta.



Fotografia aèria de la fàbrica SEAT a la Zona Franca.



Vista de la Marina de Sants, 1920.

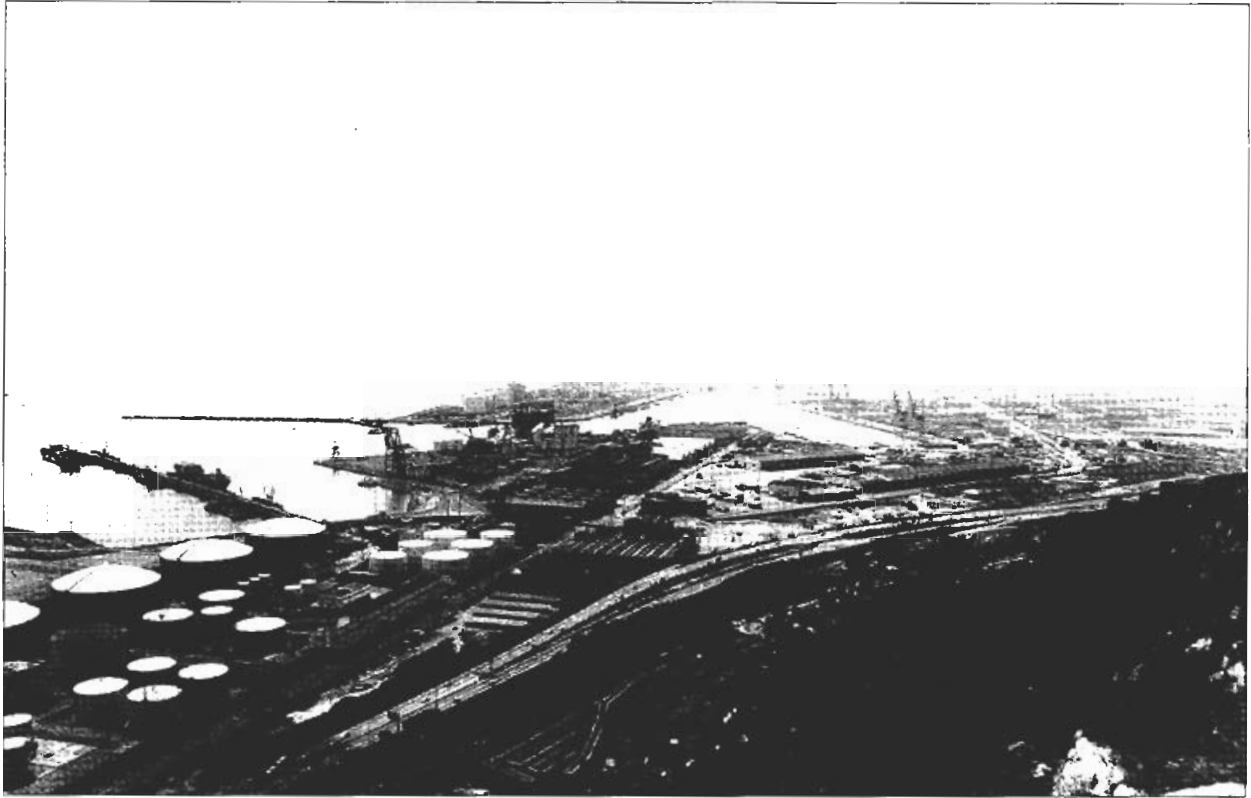
La zona del districte Sants-Montjuïc situada al peu de Montjuïc i al costat del port, la Zona Franca, ha sofert una profunda transformació en els darrers quaranta anys. És el sector industrial de Barcelona que compta amb millors infraestructures logístiques i que pot gaudir de les instal·lacions modernes del port de Barcelona.

Al seu entorn es troben importants nuclis de barri obrers sorgits amb el darrer procés industrialitzador dels anys 50, com el barri de la SEAT, el barri del Port, el nucli d'habitatges del Polvorí i el polígon Aunòs.

El paisatge que presenta actualment aquesta zona era molt diferent al final de segle passat i primer

terç del XX. Aquest barri, conegut com la Marina de Sants, era una àrea poc poblada que, regada pel Canal de la Infanta i un conjunt de rieres, es dedicava als conreus i als pasturatges, a la vegada que alternava els seus espais amb prats d'indianes heretats del segle XVIII i alguns nous espais industrials com Can Farrero, fàbrica fundada al final del segle XIX i especialitzada en la fabricació d'estris de metall i de llauna.

El barri de Can Tunis, on conviuen pagesos, pescadors i obrers, era el principal nucli urbà de la zona. També s'hi va construir el primer hipòdrom on se celebraven curses de cavalls i on es va improvisar el primer camp d'aterratge d'avions de l'Estat espanyol, al començament de segle XX.



Panoràmica actual de l'antiga Marina de Sants.

Tot aquest paisatge va iniciar una transformació a partir del 1929, quan el Consorci de la Zona Franca va començar a expropiar Can Tunis per tal de construir-hi un port franc.

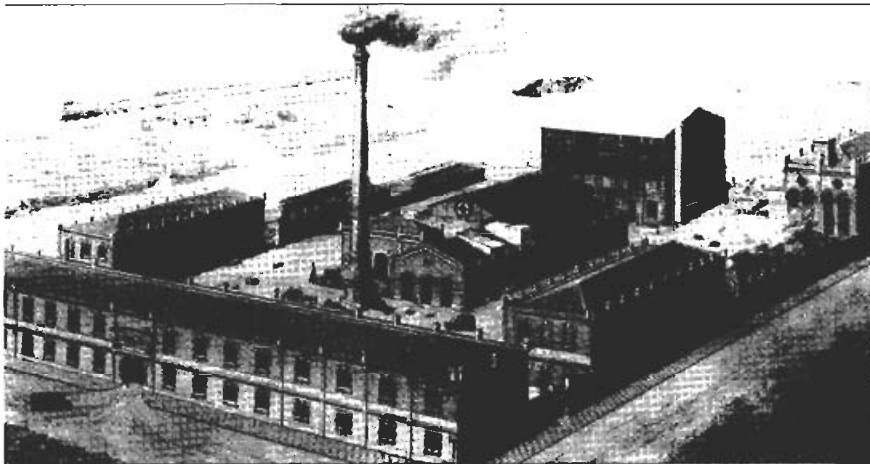
Després de la Guerra Civil els terrenys de la Zona Franca es van habilitar com a polígon industrial, un dels més grans d'Espanya. L'any 1973 el Polígon Industrial de la Zona Franca era una realitat que donava feina a més de 46.000 treballadors.

Actualment, el nou espai portuari, industrial i de serveis de la Zona Franca s'ha consolidat com una de les àrees més importants d'Europa en el seu gènere. Cal destacar-ne el gran mercat de venda a

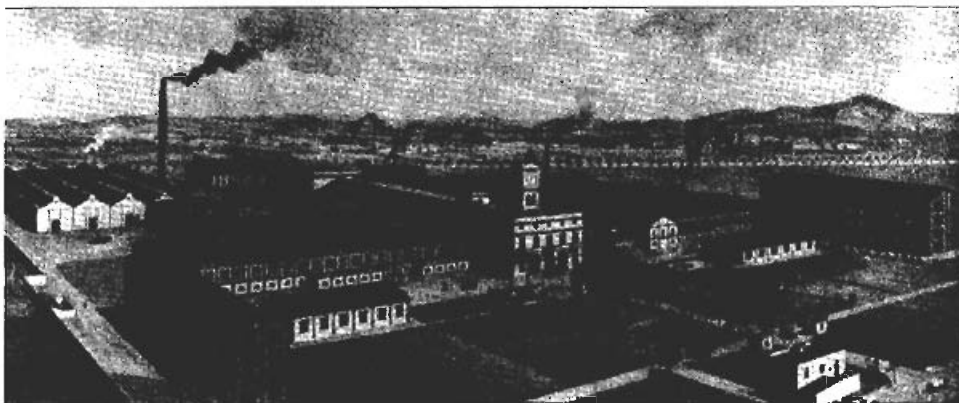
l'engròs de Mercabarna que abasteix tota l'àrea metropolitana.

Els nous mitjans de comunicació i de transport i la proximitat de l'aeroport del Prat han estat factors de potenciació d'aquesta zona del districte de Sants-Montjuïc.

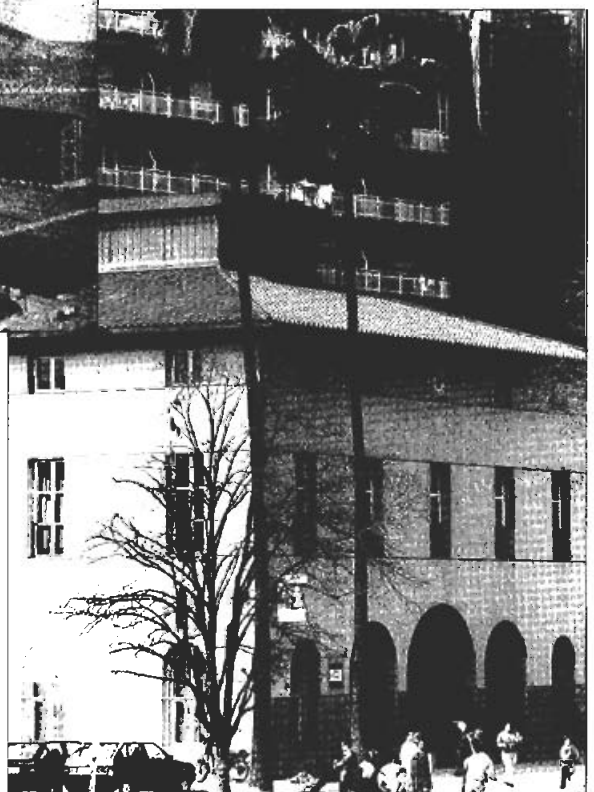
Moltes construccions industrials han deixat de tenir les seves funcions originals i s'han reutilitzat per altres usos, sovint de caràcter col·lectiu.

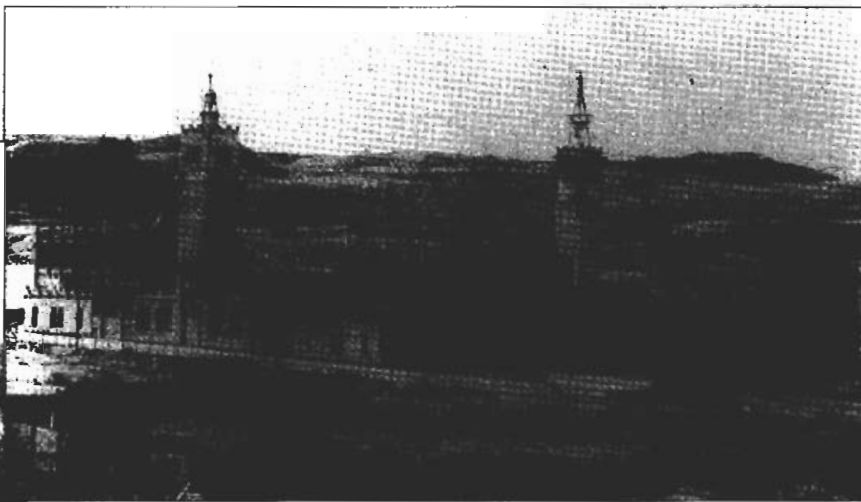


La fàbrica tèxtil Serra i Balet s'ha convertit en el club esportiu privat Mediterrani mantenint gran part de la seva estructura original.

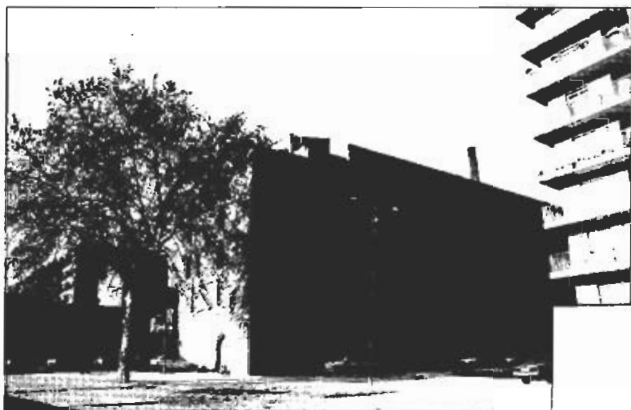


Les restes de la Fàbrica de Cubos de Ferrero y Cía, majoritàriament enderrocada, són avui el Centre Cívic de la Casa del Relloge de la Zona Franca.

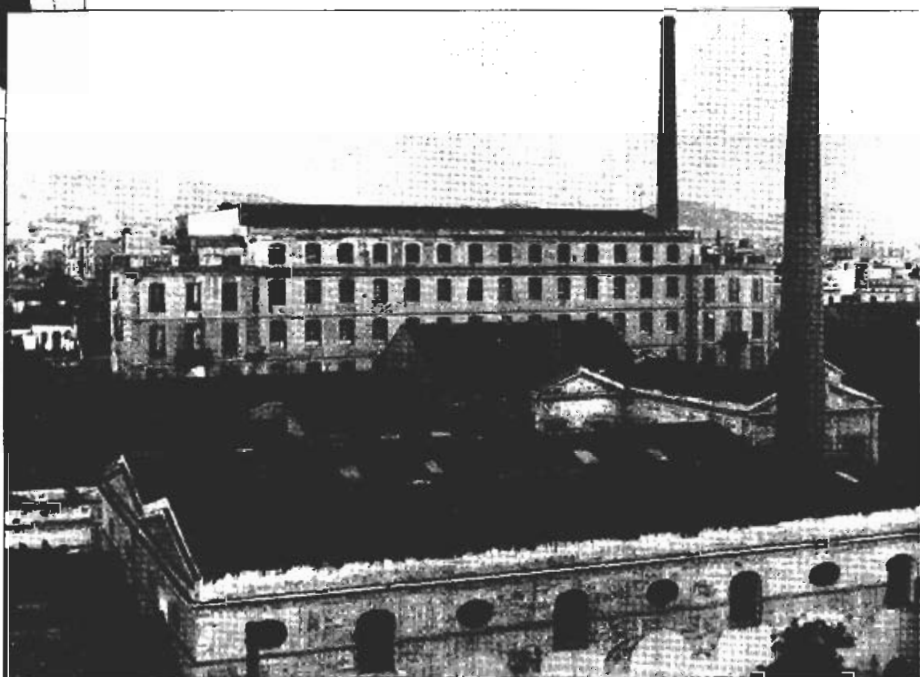




La fàbrica de filats Casarramona és ara una caserna de la policia.



El primer vapor tèxtil de Sants, el Vapor Vell, inclòs al catàleg monumental de Catalunya, conserva encara restes importants de la seva estructura industrial. La seva reutilització està encara en estudi.





LAS 10 REGLAS DE TRABAJO

O DECÁLOGO, DE LA BUENA CANILLERA DE CINTAS

- 1.^a **Aprovechar la materia hasta el final de los carretes** y tratarla con todo cuidado. Si sale un carrete flojo o mal hecho, separarlo para trascarar; **nunca estirar la materia ni estropearla**, y si es una canilla que ha salido defectuosa, trascararla con cuidado sin ensuciar ni desfibrar la seda.
- 2.^a Mucho cuidado en que la materia no se manche de aceite, ni se ensucie cayendo al suelo. **Cuidar de llevar las manos siempre limpias.** (...)
- 5.^a **No formar grupos con nadie ni hablar con la compañera del lado o de enfrente.** Vigilar las máquinas y estar siempre al cuidado de la labor. **Hablar en la calle o en horas de descanso, pero mientras dura el trabajo, nunca.** (...)
- 8.^a Cualquier defecto en el funcionamiento de las máquinas, avisarlo enseguida al Encargado de la sección, o a un Contra-maestre, para que lo arregle.
- 9.^a **No dejar de acudir a la fábrica a la hora que a cada una corresponda empezar el trabajo.** Cuando no pueda acudir por enfermedad u otra causa comprobable, hay que avisarlo con tiempo suficiente para que se pueda combinar el trabajo poniendo otra en su lugar. **Si no se ha dado aviso, hay que acudir a la hora para no perturbar la labor de las Tejedoras, de la sección.** (...)

Barcelona, enero de 1950.

Industrias Benet Campabadal, S.A.
La Dirección

Debería aprenderse de memoria estas Normas, como si fuera para recitarlas, teniéndolas siempre en la imaginación para aplicarlas de la manera más fiel, durante todas las horas de labor. Dentro de su vida de trabajo, ellas han de constituir su guía y su Doctrina.

Tipus de document: Relació escrita de les normes de *La buena tejedora de cintas* de la fàbrica Benet Campabadal, S.A.

Datació: Gener de 1950.

Context històric: Període franquista en el qual s'inicia la sortida de l'època econòmica autàrquica. Les condicions de treball eren rígides i es barrejaven amb certes normes socials.

Informació històrica que aporta el document:

- El document mostra les qualitats i les regles que tota bona treballadora havia d'observar per poder mantenir el seu lloc de treball, segons els principis de l'època i de l'empresa.

Situació actual del document: El document es troba a l'Arxiu Municipal del Districte de Sants-Montjuïc.

Xemeneies de la FECSA



Tipus de vestigi: Xemeneies que formaven part de la central tèrmica de la Compañía Barcelonesa de Electricidad.

Datació: Construïdes entre 1894-1908.

Localització: Av. Paral·lel, C. de Cabanes, C. de Palandàries, C. de Vila i Vilà.

Context històric: Són una mostra del passat industrial de la ciutat de Barcelona i dels canvis que l'electrificació va comportar en la indústria i la vida quotidiana.

**Informació històrica
que aporta el vestigi:**

- La Compañía Barcelonesa de Electricidad, creada el 1894 amb gran part de capital alemany, va impulsar la producció d'electricitat. La construcció de la central tèrmica del Paral·lel, coneguda popularment com Can Mata, va impulsar el consum d'energia elèctrica, tant a nivell industrial com públic i privat.
- Can Mata va ser el principal nucli industrial del Poble Sec. L'any 1929 ocupava una superfície de 6.895 m². Les xemeneies tenen 72 metres d'alçada per 4 m de diàmetre, estan fetes de maó vermell i cosides amb anelles metàl·liques per evitar-ne l'enderrocament.

Situació actual: Les tres xemeneies són la mostra que resta de l'antic espai industrial. Un seguit d'edificis de serveis s'ha construït al seu entorn.

Un passeig industrial

El municipi de Sants, dedicat en bona part a les activitats agrícoles, va experimentar una forta industrialització al final de la primera meitat del segle XIX. El vell nucli rural es va convertir en un suburbi industrial. Per aquí començarem el nostre itinerari.

1. El Vapor Vell. Va ser la primera gran fàbrica tèxtil de vapor, dedicada a la filatura i al teixit, que Joan Güell va instal·lar a Sants el 1840. L'any 1891 es va tancar i les seves dependències es van repartir entre diferents indústries més petites que hi han treballat fins al final dels anys 80. Se'n conserva l'edifici principal, constituït per planta baixa, amb obertures de mig punt, i 4 pisos, i una monumental xemeneia tronco-piramidal de planta octogonal.



Antigues cotxeres de tramvies encara no electrificats.

2. L'Espanya Industrial. Aquest vapor va ésser el més important i modern d'Espanya dedicat a filar, teixir i estampar cotó, amb producció de panes i de paper de relligar. La major part de la fàbrica va ser enderrocada i en el seu espai s'ha fet un parc. Encara es pot veure la Casa del Mig on hi havien les oficines i la Casa-Cuna, escola bressol per als fills de les treballadores.



Tren de mercaderies a l'antiga estació de Sants.

3. Estació de Sants. El 1885 es va inaugurar el ferrocarril a Molins de Rei i Martorell (el 1859 fins a Tarragona), que tenia en aquest terme l'estació de Sants, i ben a prop la de la Bordeta. Actualment s'ha convertit en l'estació principal de Barcelona.

4. Cases obreres del barri del Triangle. El barri del Triangle, entre la carretera de Sants, l'Espanya Industrial i el carrer de Sant Antoni, és una de les millors mostres de barri obrer i industrial de mitjan segle XIX.

5. Mercat d'Hostafrancs. El mercat tradicional de Sants havia estat sempre a la plaça d'Osca. Entre 1883 i 1888

Manufactures Ceràmiques.





Ajuntament de Barcelona
Districte de Sants-Montjuïc

Amb la col·laboració



UNIVERSITAT DE BARCELONA

Departament de Didàctica
de les Ciències Socials

