

La Barceloneta com a centre de producció i aprovisionament naval, 1750-1850

Mercè Tatjer*

Els orígens del port industrial de Barcelona, 1721-1859

En aquests darrers anys hem assistit al desmantellament del port construït entre la segona meitat del segle XIX i les primeres dècades del XX, vinculat a les necessitats fabrils i comercials de la ciutat de Barcelona i del seu hinterland i que partia de les intervencions dels enginyers militars setcentistes en l'àmbit litoral. L'estudi de la construcció de l'estructura portuària de Barcelona al segle XVIII és encara un buit dins la història de l'obra pública a Catalunya.¹ Les nombroses referències sobre les contractes entre l'administració pública i els professionals de la construcció que hi participaren, recollides per Manuel Arranz,² i la documentació que roman gairebé sense consultar als arxius de Simancas, de la Marina i del Servicio Histórico del Ejército, possibiliten de copsar la importància tècnica i econòmica que representà per a la Barcelona d'aquell moment.

A principis del Setcents la ciutat comptava ja amb un petit port artificial construït en diverses etapes a partir d'unes obres iniciades a finals del segle XV i acabades en el tombant del XVII. Es tractava d'un dic que s'estenia per l'actual moll de la Barceloneta i acabava en una llanterna situada a l'alçada de l'actual carrer de Sant Carles. Aprofitant aquesta estructura, el 1721 l'enginyer militar Pròsper de Verboom redactà un projecte de prolongació de l'escullera, afegint-hi dos espigons, un cap a migdia i un altre cap a ponent, per impedir que entressin les sorres que, procedents sobretot del riu Besòs, tancaven periòdicament el port; però el projecte no s'executà i la situació arribà a ser particularment greu entre els anys 1727 i 1738. Malgrat la creació d'una Junta del Port integrada per autoritats militars i civils amb participació d'estaments del comerç el 1742, l'any següent es tancà la boca del port.

La insuficiència crònica de la infraestructura de protecció del port de Barcelona es mantingué inalterada fins a la segona meitat del segle XIX, a pesar de nombrosos projectes tècnics i d'algunes obres d'allargament de l'escullera. En canvi, l'aprofitament dels sorrals formats a llevant del port inspirà, el 1743, un ambiciós projecte de construcció d'un arsenal de marina. Tot i que aquest

* Universitat de Barcelona.

1. L'obra de referència general és la de Joan ALEMANY, *El port de Barcelona: un passat, un futur*, Barcelona, Port de Barcelona, 2002.
2. Manuel ARRANZ, *Mestres d'obres i fusters. La construcció a Barcelona en el segle XVIII*, Barcelona, Col·legi d'Aparelladors i d'Arquitectes Tècnics de Catalunya, 1991.

projecte fou deixat de banda i substituït per l'edificació del barri de la Barceloneta des de 1753, aquesta àrea va recollir, ja a la segona meitat del segle XVIII, una bona part de les activitats de producció i de servei vinculades a les activitats marítimes previstes en l'anterior projecte d'arsenal.

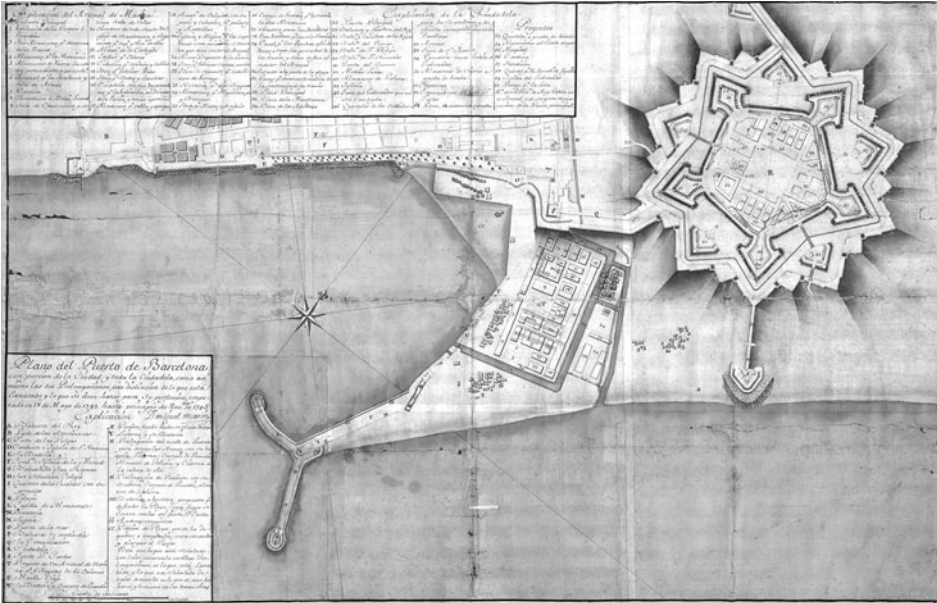
LES DUES VERSIONS DEL PROJECTE D'ARSENAL DE MIGUEL MARÍN, 1743 I 1745

El 1743, l'enginyer militar Miguel Marín féu una proposta molt més ambiciosa que incorporava la construcció d'un arsenal de marina i que ell mateix modificà el 1745. L'hem estudiada en altres treballs,³ i en aquest volum Pablo de la Fuente i Marcel Pujol tracten el projecte sobretot des del punt de vista de la conjuntura geopolítica.⁴

Al llarg de la primera meitat del segle XVIII, l'espai on Marín dibuixava l'arsenal i on s'assentaria la Barceloneta acomplia una funció portuària, amb petits magatzems i quatre grups de barraques, fins a un total de 215, aixecades de manera més o menys espontània, especialment cap a 1735, probablement seguint l'autorització del marquès de Risbourg i el projecte de l'enginyer Francisco Guen.⁵ Aquestes construccions es poden reconèixer en el plànol de l'arsenal signat el 1745, que les té en compte, a diferència de la primera versió de 1743, dibuixada fent abstracció dels antecedents. Entre aquestes construccions preexistents, estan orientades com les illes del plànol de 1745 les més formalitzades: quatre arrencaments de casetes quadrades, que queden substituïdes pels nous edificis, i dos «almazenes de víveres executados pertenecientes a particulares», que, en canvi, són incorporades al nou projecte i que es mantindran encara dins el projecte de la Barceloneta. Tot plegat, suggereix una certa reconducció del disseny original cap a posicions més realistes conservant alguns dels elements construïts anteriorment.

El projecte de Marín tractava de convertir l'espai entre el port, la Muralla de Mar i el Rec en un gran arsenal de marina, dotat de totes les instal·lacions adequades per a 7 fragates de 40 a 60 canons i 7 galeres: drassanes i carenadors, fargues, tallers per a produir veles, cables i altres complements nàutics, magatzems de queviures i pertrets, casernes i habitatges per als obrers, hospital, església, etc. De forma rectangular, l'arsenal apareix delimitat a la seva façana de ponent, oberta al port, per dues illes llargues i estretes on, als extrems interiors, se situaven les habitacions dels porters i guardians per controlar l'accés al recin-

3. Mercedes TATJER MIR, *El barrio de la Barceloneta, 1753-1982. Mercado inmobiliario, propiedad y morfología en el centro histórico de Barcelona*, Universitat de Barcelona, 1987, tesi doctoral, 3 volums. Editada parcialment: *Burgueses, inquilinos y rentistas. Mercado inmobiliario, propiedad y morfología en el centro histórico de Barcelona: La Barceloneta, 1753-1982*, Madrid, CSIC, 1988. L'estudi del projecte Marín, a pàg. 31-35.
4. Pablo DE LA FUENTE DE PABLO i Marcel PUJOL i HAMELINK, «Un projecte d'arsenal de marina a la Barcelona il·lustrada», en aquest mateix volum. Convé tenir present aquí la il·lustració de la pàg. **, que conté el conjunt del plànol signat el 1743.
5. TATJER, *Burgueses...*, pàg. 29-31. Cal també consultar la documentació de la Comandancia de Ingenieros, conservada a l'Arxiu de la Corona d'Aragó. Sobre el debat entre l'Ajuntament i el capità general, que controlava el port i els sorral·ls adjacents, on d'ençà del segle XVII s'hi trobaven barraques de pescadors, el guardià del port i els patrons de barques que comerciaven, vegeu: Jaume CARRERA PUJAL, *La Barcelona del segle XVIII*, Barcelona, Bosch, 1951, vol. I, pàg. 247 i s.

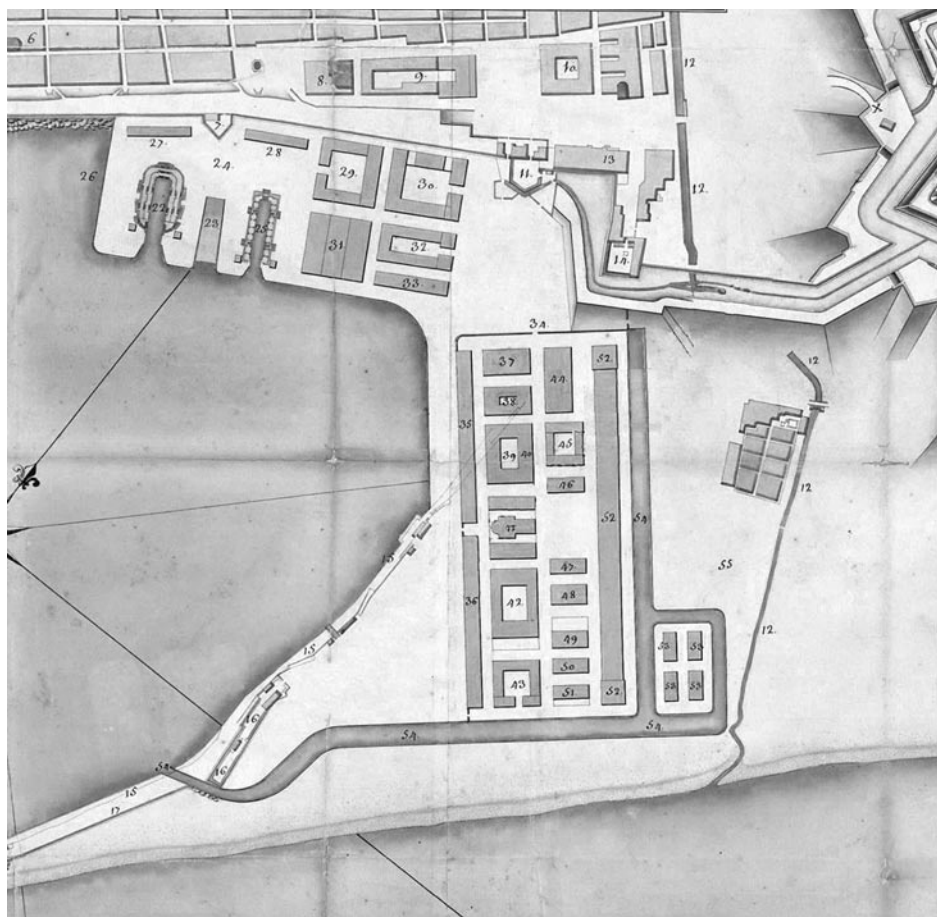


Miguel Marín: Projecte de prolongació del moll i d'arsenal de marina a Barcelona i estat de les obres fins a novembre de 1745 (AHCB, R. 2893).

te des d'aquesta banda. En l'eix central definit per aquest accés, s'hi situa una plaça principal presidida per l'església, amb la façana mirant cap a llevant segons la versió de 1743 i a ponent a la de 1743. El front de llevant de l'arsenal quadrangular és tancat per la corderia i per un canal.

Les diferències més notables entre les dues versions radiquen, d'una banda, en l'orientació de l'arsenal, que al plànol de 1743 segueix una directriu NO-SE –com les illes de la façana marítima de la ciutat des del pla de Palau fins a Sant Francesc– i és tangent al baluard de Migdia pel seu vèrtex oriental, mentre que en el de 1745 tot aquest conjunt gira cap a llevant gairebé 45° i s'apropa al baluard pel vèrtex occidental de la composició; i de l'altra, en la posició de les instal·lacions destinades a la construcció i carenat de vaixells, situades a la versió original en una gran plataforma avançada sobre el mar al peu de la Muralla de Mar entre el baluard de Sant Ramon i la Porta de Mar, dins del port, i desplaçades a la segona cap a llevant del recinte principal, més a prop de la Ciutadella i del fort de Don Carlos.

És notòria la influència del segon d'aquests dissenys sobre el pla d'urbanització de la Barceloneta projectat per l'enginyer militar Juan Martín Zermeno cap a 1749 i iniciat el 1753: l'orientació dels edificis, la disposició de la plaça central amb l'església, les proporcions generals i el front principal, compost per dues llargues files estretes d'edificacions. Les diferències són, no obstant, notables; en especial, pel que fa a l'organització interior, ja que Marín projectà fonamentalment edificis de grans dimensions amb ús productiu i d'emmagatzemat-

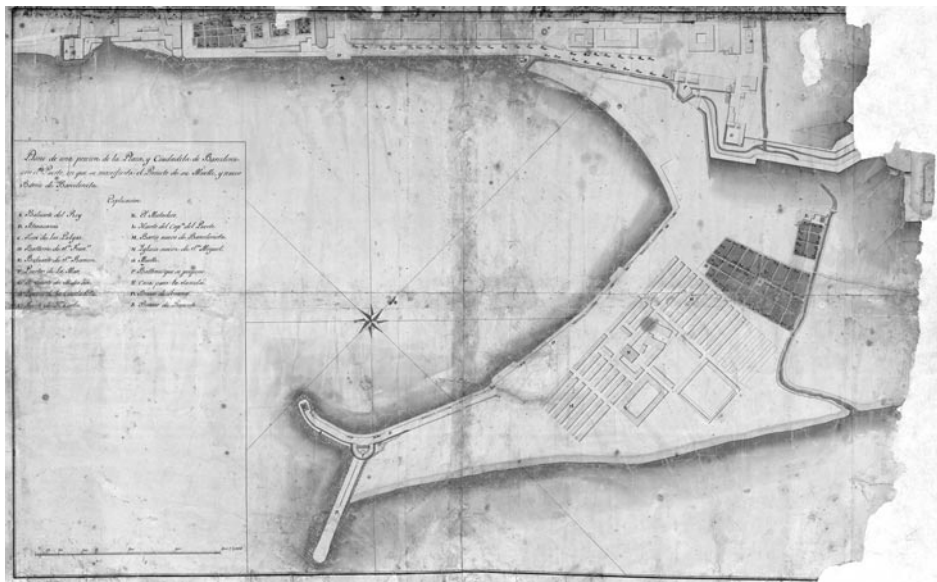


Detall del projecte d'arsenal, 1743 (Archivo General de Simancas, MPD, 9/63). **Llegenda:** 7, Baluarte de San Ramon. 8, Colegio de San Sebastián. 9, Quartel de la Lonja con su proyecto para oficiales de 2 baterías, cuyos cimientos están executados. 10, Palacio. 11, Puerta de la Mar. 12, Sequia. 13, Hornos de la munición para la tropa. 14, Baluarte de medio-día con su quartel. 15, Muelle. 16, Bateria del muelle viejo. 17, Muralla o paredón construydo de nuevo. 22, Forma para carenar en seco y construir navíos de 40 hasta 60 cañones. 23, Astillero para construir navíos con su pendiente para botarlos. 24, Plaza del astillero. 25, Forma para fabricar galeras grandes y chicas en seco y a cubierto. 26, Canal conservatorio para mantener enriada todo género de madera para la construcción. 27, Obradero para la construcción de navíos. 28, Obradero para la de galeras. 29, Obradero para trabajar de cada arte y alojamientos para los oficiales de la maestranza. 30, Hornos y almacenes de bischocho y de víveres, y habitaciones de sus empleados. 31, Atarrazana cubierta para fabricar lanchas, bottes, palos de los navíos y galeras y para poner madera a cubierto. 32, Quartel para marinería y sus oficiales. 33, Herrería para 12 fraugas. 34, Entrada principal. 35, Siette almacenes para los desarmos y perrechos de los navíos. 36, Siette idem para galeras. 37, Sala de construcción, y ensima Sala de velas. 38, Cantina o taverna. 39, Arcenal para la artillería y habitación para sus empleados. 40, Habitación del ministro principal que reside al arsenal. 41, Iglesia con habitaciones a los lados para el contador y capellanes. 42, Hospital con todas las habitaciones de sus empleados. 43, Patio para la pipería con sus cobertizos y habitaciones de los obreros. 44, Teneduría o almacén general. 45, Almacén de cáñamo con su patio para peinar y rastrillar. 46, Almacén para la motonería. 47, Edificio para telares. 48, Almacén para repuesto de cables. 49, Almacén de todo lo excluido. 50, Idem para todo género de herrage. 51, Idem para cortar y alquinar los aparejos. 52, Cordelería para fabricar todo género de jarcia, y los pavellones para los empleados. 53, Quatro almacenes para brea, alquitrán, bettunes, para fabricar la cuerda mecha, y mixtos para artificio de burlottes. 54, Canal de comunicación qui sirve de fosso al arsenal, donde puede antrar lanchas del puerto. 55, Sequia que desagua en el canal.



Detall del projecte d'arsenal, 1745 (AHC B, R. 2893). **Llegenda:** G, Baluardillo de San Ramón. H, San Sebastián Colegio. I, Cuarteles de los Encantes con su proyecto. K, Palacio. L, Capilla de Monserrate. M, Pescatería. N, Sequia. O, Puerta de la mar. P, Baluarte de medio-día. Q, Su comunicación. T, Proyecto de un arsenal de marina para 6 fregatas de 60 cañones. U, Muelle viejo. W, Su batería y cuerpos de guardia. X, Paredón nuevo hecho en el año 1740. bb, Andenes propuestos. cc, Porción de playa que se ha de quitar y aprofundir para ensanchar y alargar el puerto. 1, Entrada principal. 2, Habitación de los porteros o guardias. 3, Seis almacenes para desarmos de los navíos. 4, Almacenes para la motonería. 5, Almacenes de víveres executados pertenecientes a particulares. 6, Arsenal para la artillería y Sala de armas. 7, Cantina. 8, Theneduría o almacén general. 9, Sala de construcción y enzima Sala de Velas. 10, Obradero para toda suerte del oficio de maestranza, y alojamiento para capitán y theniente de ella. 11, Almacén de lo escluydo. 12, Edificio para telares. 13, Cubertizo para madera y tablas. 14, Idem para fabricas palos. 15, Idem para botes y lanchas. 16, Cordelería con sus dos pavellones para la habitación del director de la garcia y demás operarios. 17, Almacenes para cables y aparejos. 18, Almacén de cáñamo, con su patio y cubertizo para peñar y rastrillar. 19, Iglesia y alojamientos para los capellanes como asimismo el ministro que deve rezidir al Arsenal. 20, Almacén para repuesto de la garcia. 21, Idem para fabricar cuerda mecha. 22, Idem de repuesto para todo género de herrage. 23, Herraría para dies fraguas. 24, Almacenes para alquitrán, pez y betunes. 25, Idem para mixtos y artificios. 26, Cuerpo de guardia para la custodia de dichos almacenes. 27, Obradero para los astilleros. 28, Dos astilleros para construir navíos. 29, Canal para las lanchas a fin de llevar y traer los pertrechos de los navíos, y sirve de fozo al rededor del arcenal. 30, Entrada a la parte de la playa. 31, Parage para conservar la madera de la construcción de los navíos. 32, Plaza principal. 33, Plaza de la maestranza. 34, Plaza de los astilleros.

ge, i només subsidiàriament destinats a habitació del personal vinculat a les diverses funcions, mentre que al projecte de 1753 una bona part de les illes consistien en edificis d'habitatge seriat.



Plànol amb els projectes d'allargament del moll i del nou barri de la Barceloneta, 1753 (AHCB, R. 2735).

ELS INTENTS DE PROTEGIR EL PORT DE L'AFLUÈNCIA DE SORRES FINS A MITJAN SEGLE XIX

El 1751, Juan Martín Zermeno, després d'haver estudiat diversos projectes per al port, les andanes i les bateries, dibuixà una proposta per millorar les instal·lacions portuàries.⁶ En síntesi, es tractava –molt possiblement seguint el projecte de Pròsper de Verboom– de perllongar el dic i de construir dos nous braços, un cap a llevant i l'altre cap a ponent, al mateix temps que es milloraven les andanes, dotant-les de dos nivells: l'alta, situada al nivell de l'actual passeig de Joan de Borbó, sobre la qual s'havia de situar la “matxina” (aparell per arborar les naus); i la baixa, amb un arrenclament de petits magatzems.⁷ Els vint anys següents foren de forta activitat, i el 1772 es donaven per acabades les obres amb la inauguració de la nova llanterna després de la destrucció de l'antiga, segons mostra el plànol del projecte signat per Pedro Martín Zermeno el 15 d'agost d'aquest any.⁸

6. TATJER, *El barrio de la Barceloneta...*, vol. III, apèndix cartogràfic, I-9.

7. L'única novetat era un nou moll al mig de la dàrsena recolzat en la muralla de mar a l'alçada de la Llotja.

8. AGS (Archivo General de Simancas), MPD, 2/53; Pedro Martín Zermeno, *Plano del andén alto y bajo del puerto de Barcelona*, 15-VIII-1772. Vegeu-ne el detall de la llanterna i les andanes, a la il·lustració de la pàg. ** d'aquest volum.

Tot seguit, la ininterrompuda aflluència de sorres plantejà la necessitat d'intervenir-hi de nou. El primer dels projectes vinculats a aquesta qüestió, degut a l'enginyer militar Francesc Llobet, datat el 13 de març de 1775, proposava un sistema relativament complex de dics i contradics que protegissin les embarcacions dels temporals i alhora impedisin l'entrada de sorres: d'una banda, un espigó nou que, partint del baluard de les Drassanes, arribés quasi a tancar la boca del port i acabés en dos braços de menor longitud, l'un cap al nord i l'altre cap al sud; de l'altra, la prolongació del moll existent cap al sud i l'afegitó d'un nou braç dirigit cap a ponent.⁹ El projecte de Llobet no fou dut a terme, com tampoc tingué efecte una altra proposta presentada per la Junta de Comerç que va idear un nou port localitzat a la platja de llevant entre l'extrem de la Barceloneta i el fort de Don Carlos. Segons sembla, aquest projecte, que fou proposat al rei el 12 de maig de 1800, s'havia de realitzar sota contracta amb el capità de infanteria Francesc Anton Falguera, que potser era l'autor tant de la idea de la localització alternativa com de la manera de finançar-la, mitjançant obres d'urbanització a la Barceloneta i establiment de nous impostos sobre el consum i entrades de gèneres. Va participar també en l'elaboració del projecte José Falk, nom i cognoms que coincideixen amb els d'un enginyer militar.¹⁰

Entre març i juny de 1800, es presentà a la Junta de Comerç el projecte (el plànol porta la data de 14 d'abril) acompanyat d'allò que en termes moderns anomenaríem estudi economicofinançer. S'hi proposava de construir un port de forma rectangular de 1.300 x 500 m, que definien una superfície d'aigua de 65 ha, amb un dic elevat, sobre el que es bastien magatzems de tres plantes que servien de barrera als vents i corrents de llevant. El cost total ascendia a 60 milions de rals a finançar amb la venda de sòl i de drets de vol a la Barceloneta. Aquestes operacions immobiliàries consistien concretament a, d'una banda, construir una nova illa de 72 cases davant del moll, a raó de 200 lliures per casa, que aportarien un total de 14.400 lliures; d'altra banda, tancar un de cada dos carrers i cedir-ne la meitat de l'ample en forma de pati a cadascuna de les cases adjacents, amb un benefici total de 45.000 lliures; i, finalment, afegir un pis més a totes les cases existents. A més d'aquestes propostes, es creia possible ampliar l'espai edificat, d'una banda, per darrere de la primera illa, urbanitzant les anomenades Hortes d'En Bacardí, que posseïen diversos propietaris fins al Rec, amb un benefici de 30.000 lliures, i de l'altra, reordenant el barri de la Ginebra mitjançant la variació i cobertura del curs del Rec Comtal, l'enderroc de les barraques existents i la construcció 90 cases, per les quals concessions de sòl es reunirien 6.750 lliures. A banda d'aquestes obres, es preveia l'enllaç i la protecció de les instal·lacions portuàries de llevant, a través d'un passeig marítim situat a l'actual passeig Joan de Borbó i format gràcies a la prolongació de la Muralla de Mar per l'andana del port fins a la llanterna.¹¹

9. Uns anys després, el 1779, Sinibald de Mas, director de l'Escola Nàutica, féu una reformulació relativament semblant (TATJER, *El barrio de la Barceloneta...*, vol. III, apèndix cartogràfic, I-15).

10. TATJER, *El barrio de la Barceloneta...*, vol. III, apèndix cartogràfic, I-17. Més detalls sobre el projecte a ALEMANY, *El port de Barcelona: un passat...*, pàg. 97, i, sobretot, en la primera versió del mateix llibre: Joan ALEMANY, *El port de Barcelona: Història i actualitat*, Barcelona, Port Autònom de Barcelona, 1984, pàg. 101-104. Sobre José Falck: Horacio CAPEL (et alii), *Los ingenieros militares en España. Siglo XVIII. Repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*, Barcelona, Universitat de Barcelona, 1983, pàg. 168-169.

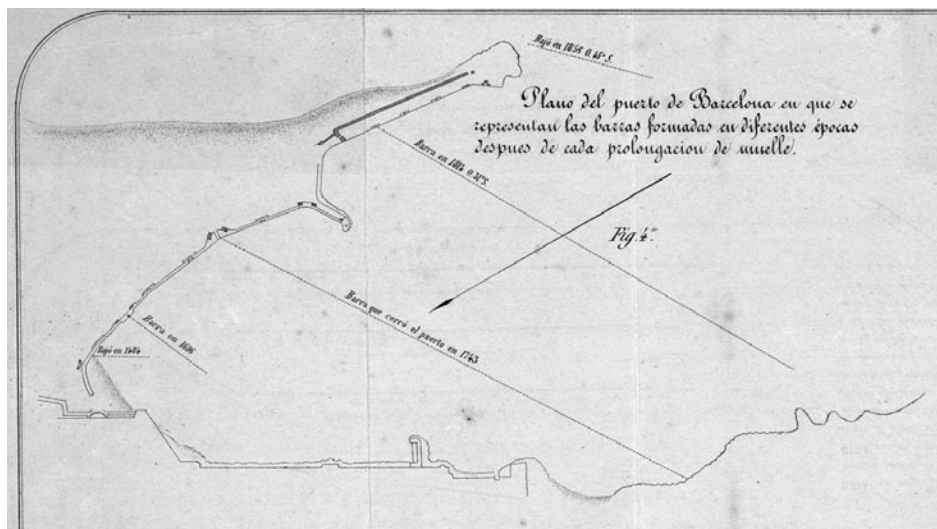
11. TATJER, *Burgueses...*, pàg. 38-39, i TATJER, *El barrio de la Barceloneta...*, vol. III, apèndix cartogràfic, I-23.

Totes aquestes intervencions suposaven una transformació radical de la Barceloneta, ja que no només alteraven el tipus d'edificació, sinó que també comunicaven la ciutat amb el barri i canviaven l'estructura de les illes. Alhora, els avantatges del nou port derivarien de la protecció de la dàrsena respecte als vents i els corrents mitjançant la construcció d'un dic de tancament que deixés sols dues petites boques en els extrems. El projecte fou debatut àmpliament en el si de la Junta el 3 de maig sobre la base d'un informe de Joaquim Milà de la Roca.

Una Reial Ordre de 7 de novembre de 1802 desestimà tant aquest projecte com el que havia proposat anys abans José Llobet a la part baixa de Montjuïc i aprovà el de Juan Smith, que consistia a prolongar en direcció sud la punta del moll de la llanterna i doblegar-lo en forma de martell en direcció O-SO, recollint la proposta de desviació i construcció de les aigües del Rec, amb l'objectiu d'evitar que les seves aportacions contribuïssin a obstruir el port. En conseqüència, tot el que s'havia projectat a la Barceloneta quedà en suspens, si bé una part de les propostes de 1800, lleugerament modificades, fou recollida l'any següent per la Junta d'Auxilis.

Finalment, cap el 1816, seguint el projecte de l'enginyer Smith, començaren les obres de prolongació del moll de Llevant amb el que s'anomenà Moll Nou, del qual, el 1828, s'havien construït 418 m, insuficients per contenir els sorrals. El mateix any, calgué netejar el fons del port amb una draga de vapor.

El 1846 s'autoritzà la continuació de les obres seguint el projecte Smith, però realment només es construïren els desembarcadors de la Porta de la Pau el 1849 i un petit allargament del Moll Nou.¹² El 1859, els estudis de José Rafo van fer entrar les obres del port en una nova etapa.



Josep Rafo: Estudi de la relació entre els successius allargaments de l'escullera i la posició de les barres de sorra al port de Barcelona, 1484-1855 (AHCB, R. 3423).

12. TATJER, *Burgueses...*, pàg. 40-41, i TATJER, *El barrio de la Barceloneta...*, vol. III, apèndix cartogràfic, I-30, I-31 i I-32.

La Barceloneta, un arsenal civil?

Deixant de banda els aspectes formals, la no realització de l'arsenal de marina no implicà la desaparició de les activitats marítimes relacionades amb la construcció naval i amb la indústria metal·lúrgica, fonamentalment destinada a usos militars. Les activitats de foneria es traslladaren a mitjan segle XVIII des de la primera ubicació al mig de la Rambla a l'edifici de les Drassanes, que, a més de servir per allotjar les tropes, es convertí en arsenal d'artilleria i foneria de canons de bronze, mentre que d'altres activitats que havia allotjat es traslladaven al nou barri de la Barceloneta. El 1766, començaren les obres per instal·lar maquinària a l'antic edifici de les Drassanes, segons projecte de l'enginyer militar Jean Maritz, i l'any següent es fonien en el seu gran forn canons amb coure procedent de les Índies. El 1774, s'ampliaren les instal·lacions amb noves foneries, i finalment, el 1776, amb forns d'afinament, de tal manera que es convertí en una notable instal·lació industrial que va atraure la curiositat dels viatgers del darrer terç del segle, malgrat que la seva activitat decaigué molt possiblement en finalitzar les guerres d'Itàlia.

Al llarg del període que analitzem, la Barceloneta adquirí un caràcter multifuncional, residencial i alhora portuari i industrial, en especial en el tombant del segle XVIII, quan s'hi van ubicar totes les drassanes de la ciutat. Si bé es tractava d'un barri urbanitzat de bell nou on era prioritari l'habitatge, fortament reglamentat mitjançant una estructura parcel·lària i una tipologia d'edificis pròpia, també s'hi ubicaren casernes, que ocuparen edificis especialment dissenyats per aquesta funció, bastits al bell mig del barri, i es recolliren preexistències. Una part de les activitats industrials i fabrils de la Barceloneta estigueren íntimament relacionades amb el port i les drassanes i tingueren una localització perifèrica propera al port o en carrers més principals (Sant Carles, Sant Ferran, passeig de la Ribera), i també es situaren a la platja o a la zona de la Ginebra on desembocava el Rec Comtal.

LA CONSTRUCCIÓ NAVAL I ELS GREMIS DE MAR

La construcció de velers per al comerç colonial i el de cabotatge fou una activitat fonamental a la Barceloneta dels darrers anys del segle XVIII i fins a mitjan segle XIX, estretament vinculada amb la desenvolupada en altres ports catalans, especialment a la part septentrional del litoral. S'hi van desplegar molt àmpliament els treballs dels mestres d'aixa i els calafats, que en molts casos formaren veritables nissagues sovint alternant els dos oficis i que, amb el temps, participaren també en altres activitats artesanes o en la navegació i el comerç.

Els mestres d'aixa

Un dels primers ocupants de la Barceloneta fou el constructor naval Manuel Antunes, que el 2 de febrer del 1753 havia sol·licitat la concessió d'un solar, que obtingué l'any 1761 al carrer de Sant Miquel, núm. 37. Segons sembla, les seves drassanes estaven situades al peu de Montjuïc en uns terrenys que encara avui

porten el seu nom. Participà en la construcció de vaixells i com a accionista dels mateixos, en particular del pinc Sant Antoni el 1749.¹³

Entre les principals famílies que mantingueren una forta presència a la Barceloneta, cal destacar els Sust, provinents de Vilassar de Mar i descendents del calafat genovès Antonio Susto.¹⁴ A finals del segle XVIII trobem ja instal·lats a la Barceloneta un dels seus dos fills, Andreu Sust Bertran, com a mestre d'aixa. També tenim notícies d'altres dos membres d'aquesta branca així com de les naus que construïren: Jaume Sust, mestre d'aixa, el 1797 construï una pollacra i el 1806 dos falutxs, i residia al carrer de Sant Carles, núm. 26, en una casa de la seva propietat. Altres descendents seus continuaren com a calafats i mestres d'aixa, així com a pilots, patrons i propietaris de naus que comerciaven amb els ports americans de l'Atlàntic. El 1849, hi residien i hi treballaven Jaume Sust i Roca i Pere Sust i Roca, mentre que Jaume Sust i Bosch, que havia obtingut el 1840 un solar per construir una casa als carrers del Mar i Sant Elm, es volia vincular, el 1869, a d'altres sectors en projectar una notable casa de banys al costat del fort de Don Carlos, on hi tenia propietats concedides per Capitanía.¹⁵

J. A. Cisteré, un dels primers membres de la família de mestres d'aixa (en la que també hi trobem calafats), que tenia barraques a la platja el 1735,¹⁶ va construir un bon nombre d'embarcacions destinades al comerç americà, com ara la barca de Santa Rosalia, per al patró de Torredembarra Jaume Rabassa.¹⁷ La família va passar de la construcció tradicional a la de vaixells a vapor quan el 1820 Pere Cisteré va produir un vaixell de 120 tones per a l'empresa Martorell i Bofill,¹⁸ i el 1860 la nau *Victòria*, que s'ha considerat el primer vaixell a vapor amb hèlix construït a casa nostra. Les drassanes dels Cisteré són una bona mostra de la col·laboració entre activitats tradicionals i la mecanització dels vaixells, gràcies a la col·laboració amb les empreses mecanometal·lúrgiques de la Barceloneta, com els tallers Nuevo Vulcano. Aquestes activitats enriquiren els Cisteré de tal manera que l'any 1848-1849 Francesc Cisteré ocupava el primer lloc com a propietari de cases a la Barceloneta, tot i que ell residia als Porxos d'En Xifré.¹⁹

Els Geli, també presents en les barraques de Marina el 1735, segons sembla alternaren els dos oficis, igual que els Sust. El mestre d'aixa Missé i Castells, deixeble de l'enginyer mecànic i arquitecte naval Joan Monjo i Pons, que treballà un temps a Barcelona, a mitjan segle XIX va col·laborar amb Narcís Monturiol i el mateix Monjo en la construcció de l'*Ictíneu* a les drassanes de la platja de la Mar Vella de la Barceloneta.

13. TATJER, *Burgueses...*, pàg. 56-57. Aquest constructor naval no figura més endavant ni entre els propietaris de cases ni entre els professionals del gremi. Dades sobre els Antunes a Pierre VILAR, *Catalunya dins l'Espanya moderna*, Barcelona, Edicions 62, 1965-1968, vol. IV, pàg. 253 i s., 288 i 294 i s.

14. Joan GIMÉNEZ I BLASCO, *De la vela al vapor. La marina catalana a través d'una família de Vilassar de Mar: els Sust*, Lleida, Pagès, 2009; Francesc CABALLÉ, M. Jesús VIDAL i Mercè TATJER, *Estudi documental de la casa Sant Carles 6*, recerca inèdita presentada a l'Ajuntament de Barcelona, 2010.

15. Mercè TATJER MIR, «Los orígenes del turismo litoral. Los baños de mar y los balnearios marítimos en Cataluña», *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, XIII, 296 (5), 1-VIII-2009, pàg. 9.

16. Sobre l'origen i situació de les barraques de la Marina existents el 1734-1735: TATJER, *Burgueses...*, pàg. 28-31, i TATJER, *El barrio de la Barceloneta...*, vol. III, apèndix cartogràfic, I-5 i I-6.

17. VILAR, *Catalunya...*, vol. IV, pàg. 294-298.

18. TATJER, *Burgueses...*, pàg. 43.

19. TATJER, *Burgueses...*, pàg. 66 i 78-79.

Tenim notícies de Tomàs Ribalta i Naté des de la primera meitat del segle XIX com a mestre d'aixa, vinculat molt aviat amb les grans construccions de fusta i també amb algunes activitats relacionades amb les cases de banys d'estructura de fusta que s'instal·laren a la platja de la Mar Vella cap els anys 1860. Abans obtingué la concessió de la de la Junta de Damas i fou promotor, constructor i propietari de La Deliciosa.²⁰ Cap a finals de segle XIX, adquirí un gran protagonisme en el món portuari, trobant moltes referències a la seva participació en activitats de caire social. En aquest sentit, cal destacar el donatiu de 2.500 pessetes que féu a Josep Ricart i Giralt per aparellar la corbeta Mazarredo que des de Ferrol fou duta a Barcelona per esdevenir la seu de l'Asil Naval.²¹ Tomàs Ribalta, degut a seva experiència professional, es vinculà també a d'altres activitats marítimes, en ser nomenat, el 1887, com a pèrit de l'agència grega Ventos Helénico, una de les més importants navilieres que operaven al port de Barcelona. La seva activitat continuà compaginant les tasques de constructor naval i de fuster de blanc amb les de promotor dels banys de mar, amb successives ampliacions i propostes de nous establiments. Durant els anys de l'Exposició de 1888, la seva experiència en construccions de fusta fou reconeguda, participant, entre d'altres, en la construcció de l'estructura d'alguns pavellons, així com del pont sobre el mar i el desembarcador de la Secció Marítima.²² Els seus descendents, allunyats ja de les tasques tradicionals, seguiren molt vinculats al món marítim a través de la propietat de cases de banys, fins el punt que foren els constructors del gran edifici dels reconeguts banys de Sant Sebastià el 1928 i els gestors de tots els de la Barceloneta fins a finals del segle XX.²³

Els calafats i coloristes

Entre els calafats, hem d'esmentar les famílies dels Naranja i dels Gely, amb barraques a la platja des d'abans de la urbanització de la Barceloneta, ja que apareixen a la planimetria del 1735.²⁴ Més endavant, també trobem com a calafats membres de la família Sust. El nombre de calafats fou força important al llarg del període que estudiem. L'any 1849, dels 15 calafats censats a Barcelona a la matrícula industrial, tots menys Francesc Cisteré declararen viure a la Barceloneta. Tots treballaven a les drassanes, situades, com hem dit, al final de la Riba i a la platja de Mar Vella.

Per completar la construcció dels vaixells, a més dels mestres d'aixa i calafats, intervenien els anomenats coloristes, que els pintaven. La majoria de coloristes (cinc dels vuit censats a Barcelona a mitjan segle XIX) declararen tenir taller i viure a la Barceloneta.

Els corders

Una altra activitat fortament vinculada amb la Barceloneta d'ençà de la segona meitat del segle XVIII i que també estava prevista en el projecte d'arsenal militar fou la dels fabricants d'eixàrcia i cordam per als vaixells. L'eixàrcia es fabricava amb

20. Mercè TATJER, *Els banys de mar a Catalunya*, Barcelona, Albertí, 2012.

21. JAVIER MORENO RICO, *El piloto de derrota Jose Giralt y Ricart (1847-1930) y la cultura marítima de su época*, Barcelona, Museu Marítim de Barcelona, 2013, pàg. 76

22. «D. Tomás Ribalta y Naté», *Diario de la Exposición*, Barcelona, 1888, pàg. 242.

23. TATJER, *Burgueses...*, pàg. 307-308.

24. TATJER, *Burgueses...*, pàg. 66.

cànem, jute o abacà, i implicava un procés llarg que precisava d'amplis espais.²⁵ Al segle XVIII, els membres barcelonins d'aquest gremi havien assolit un gran reconeixement per la seva habilitat tècnica, raó per la qual molts d'ells foren contractats per treballar a les reials fàbriques d'eixàrcia que la Corona va establir a diversos indrets de la península, com ara Sada, a la ria de Ferrol, o a l'arsenal de Cartagena.²⁶

Entre els fabricants d'eixàrcia més antics figuren els Garriga, que en fabricaven des de 1723. Ja al segle XIX, es destacaren en aquest ram els Denis, els Calvell, els Soler i, mes endavant, els Maristany.²⁷

La família Denis Janer, d'origen francès,²⁸ era propietària de 40 de les 48 cases, a més d'hort i aljub, situades en una de les illes singulars de la Barceloneta, entre els actuals carrers d'Andrea Dòria, Giner i Partagàs, Maquinista i Atlàntida. Aquesta propietat l'havien obtinguda el 1822 per cens atorgat pel comte de Linati, descendent del mariscal de camp Carlos Prebost, que les havia obtingudes del marquès de la Mina el 17 de juliol de 1755 i les havia edificat el 1760.²⁹ En aquestes cases i naus hi instal·laren la fàbrica de filats i torçats per elaborar eixàrcia i cordes de cànem, que el 1842 ja funcionava amb vapor. Curiosament, la definició i organització d'aquesta illa es situa aproximadament en el mateix lloc on en els dos projectes d'arsenal de Miguel Marín s'hi establia precisament la producció d'eixàrcia i veles. La fàbrica patí un accident a causa d'un incendi en un magatzem d'aiguardent veí que obligà a tancar-la, i es traslladà a la situada en el Taulat, que estava en mans d'un dels fills de la família, Agustí Denis i Janer. El 1839, una part d'aquests locals foren llogats a la foneria Domènech y Prats. El 1848, tres de les altres 48 finques foren venudes al gremi de navegants, que hi instal·laren la casa gremial, i dues a Francesc Mandri i Castellet, magatzemista de carbó. Tanmateix, els Denis Janer mantingueren la propietat de les altres cases d'aquesta illa de la Barceloneta i seguiren amb altres tipus d'activitats, probablement relacionades amb el comerç a l'engròs de productes colonials i amb la indústria, que els comportaren un important ascens social, i mantingueren la seva vinculació amb la Barceloneta fins mitjan segle XX.³⁰

25. La importància de l'eixàrcia per arborar els vaixells i la resistència de les cordes era cabdal per a la construcció naval, raó per la qual al segle XVIII hi hagué grans esforços per ampliar les zones de producció de cànem, així com per millorar el procés de fabricació de les cordes. Vegeu: Manuel DÍAZ-ORDÓÑEZ, «Marinos-científicos y artesanos en la construcción naval militar española del Dieciocho», *Ingeniería Naval*, 836 (2006), pàg. 68-76.

26. Els mestres d'altres gremis afins, com els fusters i picapedrers, també eren molt apreciats i sovint enviats per la Corona a altres arsenals o a obres públiques de fortificació marítima, a Gibraltar, Cadis i Cartagena (ARRANZ, *Mestres d'obres...*, pàg. 20, 32, 144-145, 345 i 466, entre d'altres). Sobre els mestres d'eixàrcia barcelonins també tenim notícies de la seva activitat a la Compañía de Asientos de Jarcias de Barcelona, principal subministrador de l'Armada espanyola a mitjan segle XVIII, durant el qual continuaren en part los "asientos" (DÍAZ, «Marinos-científicos...», pàg. 73 i 75).

27. La filatura de cànem i la fabricació de corda amb aquesta fibra, conreuada sovint a les rodalies de Barcelona, era una activitat força difosa en espais fora muralla, amb importants fabricants com els Pujós, que tenien a les Corts de Sarrià una gran fàbrica de cordes i fils de cànem i jute (Mercè TATJER i Antoni VILANOVA, *La indústria a les Corts*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 2002, pàg. 8); dins de la Zona Polèmica de Barcelona, aquestes activitats estaven reglamentades pels enginyers militars, com en el cas de Josep Utset, amb fàbrica a la carretera d'Horta, i i de Josep Coumenge, al camí de la Creu dels Molers, que filava i torçava cànem per a la Maestranza de Artilleria.

28. Segons Àngels Solà i Manuel Arranz, Francesc Denis estava vinculat a la raó social Denis y Compañía, de productes químics, instal·lada al barri del Taulat, mentre que Lluisa Janer posseïa una casa-fàbrica amb nòria, també al Taulat.

29. Sobre l'evolució urbana i dels usos d'aquesta illa vegeu: TATJER, *Burgueses...*, pàg. 201; i Francesc CABALLÉ i Mercè TATJER, *Estudi històric documental de les finques del carrer Andrea Dòria 23, 25-31 del barri de la Barceloneta* (Barcelona), estudi inèdit presentat a l'Ajuntament de Barcelona l'any 2010.

30. Referència a J. Denis, com a titular d'un magatzem de colonials a *El Consultor*, Barcelona, 1857, pàg. 182. Josep Denis apareix com a pilot i fabricant d'eixàrcia i productes químics en escriptura notarial (AHPB (Arxiu Històric de Protocols de Barcelona), Joaquim Odena, 29-X-1847, f. 310). El que coneixem fins ara dels membres d'aquesta nissaga està recollit a CABALLÉ i TATJER, *Estudi històric...*

Dels altres grans fabricants d'eixàrcia, Pau Calvell és el que tingué una major continuïtat en el negoci. El 1806 obtingué per Reial Cèdula el títol de Real Fàbrica i el dret d'ús de les armes reials. La família perllongà les seves activitats fins mitjan segle XIX, filant el cànem als terrenys de la Ginebra, moment en el qual acabarien desplaçant l'activitat al Poblenou, possiblement per no haver obtingut, ben al contrari que els Denis, permís municipal per instal·lar-hi maquinària moderna amb vapor. Tanmateix, mantingueren a la Barceloneta els magatzems, al mateix indret de la plaça de Sant Miquel, núm. 35-37, en dues cases de la seva propietat on hi havien tingut des dels inicis part de les instal·lacions productives.³¹ Com altres membres d'aquests gremis, els Calvell participaren en la construcció de naus destinades al comerç colonial. El 1807, Pau Calvell participà en la de la nau Sant Maties, de 35 tones.

Finalment, hem de referir-nos als Soler. Establert a la Barceloneta des del 1785, el corder Josep Soler i Berga, que el 1849 era propietari d'una casa al carrer de Sevilla i sis mujades al de Ginebra per filar el cànem, obtingué, també el 1807, el títol de Reial Fàbrica i el dret d'usar les armes del rei en el seu establiment. El 1836 participà en l'aparellament de naus d'altres ports catalans, com el forniment de l'eixàrcia, el major i altres caps de l'*Emilio Segundo*, nau que la branca masnovina dels Sust construï per negociar pel seu compte amb Amèrica. Els Soler s'implicaren també en altres negocis, com en la construcció de la casa de banys coneguda com Can Soler.

Amb el temps, fabricants d'altres poblacions costaneres establiren a la Barceloneta dipòsits i magatzems de cordes per eixàrcia i pesca, com ho féu Millet i Estapé, propietari de la gran fàbrica situada a Badalona.

Els velers

Un bon nombre de fabricants de veles i tendals s'establiren a la Barceloneta a la segona meitat del segle XVIII. A mitjan segle XIX en destacaven sis: Joaquim Julià, Antoni Martí, Pau Camps, Lluís Feliu, Miquel Parpal i N. Gerardo. Tots ells tenien obradors i magatzems al passeig de Joan de Borbó, i posteriorment, anaren deixant l'activitat i molts d'ells acabaren com a magatzemistes. El mateix succeí amb l'eixàrcia i la cordilleria de les grans firmes del Masnou, com els Garriga, Maristany i Estapé.

Els ferrers

El gremi de ferrers, en el seu vessant de ferrers de Marina, tingué també una important presència a la Barceloneta. Les primeres notícies ens parlen dels Gamot, els Pujades, els Ciervo i els Calopa.

De l'origen dels Gamot en sabem poc, més enllà del seu entroncament amb Bartomeu Reig i Ferrer, un important ferrer barceloní,³² amb una filla del qual es casà Pau Gamot. Aquest, el 1739, heretà de Reig un taller al carrer de l'Hospital,

31. Referències als Calvell a TATJER, *Burgueses...*, pàg. 236-240 i 152.

32. Bartomeu, arribat a Barcelona procedent de Folgueroles, creà a Barcelona un important taller, que realitzà notables obres de serralleria sota la direcció de reconeguts artistes i arquitectes barcelonins (Sergi PLANS, «Estudi de l'inventari de Bartomeu Reig, ferrer (Folgueroles, 1661-Barcelona 1739). Noves aportacions a la seva biografia», *Ausa*, XVII, 138 (1997), pàg. 333-353).

que probablement poc després passà a la Barceloneta, especialitzat en peces de foneria per a la marina de vela. El 1776, mort Pau Gamot, el negoci passà al seu fill Pau, que el 1807, com a mestre ferrer de Barcelona, demanà a la Junta de Comerç poder emprar l'escut de la ciutat en el seu taller, sol·licitud que, segons sembla, no fou atesa.³³ Entroncaren amb els Pujades en casar Teresa Enrich i Gamot, filla d'Esperança Gamot, germana de Pau, amb Dídac Pujades, macip de ribera i fill del fonedor Pere Pujades, que, finalment, transmeté el negoci al seu fill Josep Pujades i Gamot.³⁴ El 1815, aquest personatge heretà els negocis de fabricació d'olles de ferro de la seva família i de la dels Enrich. El seu establiment de foneria experimentà un gran creixement a partir de mitjan dècada de 1830 i s'establí a la Ginebra, on el 1861 sol·licità construir una nova fàbrica dedicada a construccions metàl·liques, raó per la qual s'associà amb el tècnic francès Amadeu Pfeiffer. La fàbrica funcionava amb una màquina de vapor de 6 cv.³⁵ Aquesta família, que acabà emparentant amb els Lacambra, deixà aquests negocis pocs anys després i els seus membres esdevingueren propietaris immobiliaris i rendistes.

Entre els llauners, dins del mateix gremi, hem d'esmentar Gerard Bertran i, especialment, Fèlix Ciervo Solernou, estanyador a més de llauner, amb obrador a la Riba ja a principis del segle XIX, que esdevindria amb el temps origen d'una nissaga de fabricants importants del sector mecanometal·lúrgic vinculats a la fabricació de cuines per a vaixells i de comptadors de gas, amb una gran fàbrica al carrer de Ginebra, que arribà també a produir tubs aïllants Bergam. Els Ciervo es diversificaren territorialment amb fàbriques en diverses ciutats espanyoles i es mantingueren en aquest mateix indret de la Barceloneta fins el darrer terç del segle XX.³⁶

Finalment, cal tenir en compte la família dels Lacambra, a la Barceloneta des d'inicis del segle XIX, quan Francesc Lacambra i Tarradellas creà una petita foneria on fabricava objectes de coure i bronze per a la marina de vela. El 1830, el seu fill, Francesc Lacambra i Pont, casat amb una Pujades, aprofità la proximitat del port per dedicar-se al comerç i reciclatge de metalls, establint vincles en l'abastament de la Casa de Moneda, la qual cosa el dugué a crear una fàbrica de laminats de coure a les Masies de Voltregà que fabricava planxes pel recobriments de vaixells de fusta. El seu fill Ferran continuà amb l'empresa de la Barceloneta. Les seves instal·lacions productives es situaren al carrer de Sant Carles, núm. 26, i Vinaròs, núm. 31-33, i el 1852 traslladà la foneria a un local arran de platja. Totes dues acabaren tancant. Tot i que els Lacambra s'enriquiren i foren ennoblits, mantingueren la propietat de les cases del carrer de Sant Carles i la fàbrica de Sant Hipòlit de Voltregà fins a finals del segle XX.³⁷

33. BC (Biblioteca de Catalunya), Junta de Comerç, lligall XII.

34. Pere PASCUAL i Jordi NADAL, *El coure*, Les Masies de Voltregà, Fundació La Farga, 2008, vol. II, pàg. 18 i s.

35. Sobre la foneria dels Pujades: PASCUAL i NADAL, *El coure...*, pàg. 28-34.

36. Sobre els Ciervo: Avelino GUITERT DE CUBAS, *Barceloneta*, s.a., s.p.l., pàg. 99-100. La fàbrica Hijos de Federico Ciervo, convertida d'ençà els anys 80 en indústria compartida, s'enderrocà a inicis de la dècada del 2000 (Xavier BASIANA, Martín CHECA ARTASU i Jaume ORPINELL, *Barcelona, ciutat de fàbriques*, Barcelona, Nau Ivanow, 2000, pàg. 20-21).

37. Sobre els Lacambra disposem d'un estudi inicial de Francesc CABALLÉ, *Aproximació a uns industrials del segle XIX: la família Lacambra*, treball de curs, Facultat de Geografia i Història de la Universitat de Barcelona, juny de 1986; i d'una excel·lent biografia familiar i empresarial a PASCUAL i NADAL, *El coure...*, vol. II, especialment, pàg. 34-61. Referències sobre les seves propietats de la Barceloneta a TATJER, *Burgueses...*, pàg. 211-213.

Sense arrels setcentistes, a la Barceloneta s'hi instal·laren altres empreses del sector metàl·lic al servei de la Marina. Una de las primeres fou Nuevo Vulcano, de la Sociedad de Navegación e Industria (el 1834, al carrer d'Andrea Dòria, i el 1835, al Moll Nou), capdavantera de la indústria mecanometal·lúrgica catalana; seguiren aviat els tallers Alexander que, com l'anterior, estava especialitzat en reparacions navals i en construccions mecanometal·lúrgiques, l'empresa de Prat i Domènech el 1848, el 1855 La Maquinista Terrestre i Marítima. A mitjan segle XIX aquest conjunt consolidava el caràcter industrial portuari marítim de la Barceloneta.³⁸

Els magatzemistes

Les activitats d'emmagatzematge, tradicionals a l'arenal del port segles abans que s'urbanitzés la Barceloneta, seguiren després de la construcció del barri. Alguns magatzems foren públics o establerts en règim de concessió, com els de sal, propietat de la Hisenda Pública, en mans de grans comerciants, com Bonaventura Milans; i d'altres foren de professionals vinculats a la Marina. Els magatzems de sal estaven situats entre les primeres cases de la Barceloneta i la muralla, al mateix lloc on es trobava el molí de sal propietat de Francesc Espalter, sobre terrenys adquirits a Bartomeu Soler, fabricant d'eixàrcies i propietari de la casa de banys del seu nom, i al costat del lloc dit dels corders de viola³⁹ també al carrer de la Ginebra, donant nom al carrer de la Sal, on sembla ser que s'ubicaven, o bé esdevenia el lloc de pas cap a altres magatzems.⁴⁰

Els boters

Altres magatzems, com els de carbó, vi o fustes, eren privats. Els magatzems de vi estaven vinculats a un altre important gremi, els dels boters, inclòs dins del de fusters. Aquests professionals, que es dedicaven a construir les bótes de vi que, un cop plenes, s'enviaven a Ultramar, inicialment ocuparen la gran plaça central de la Barceloneta, que rebé el nom de plaça de la Font i també dels Boters, fins a la dècada del 1840, quan s'hi establí un mercat a l'aire lliure, que li donà el nou nom de plaça del Mercat, fins avui.⁴¹ L'any 1852, encara hi vivien la majoria dels 51 boters censats a la matrícula industrial de Barcelona. Noms de tradició setcentista foren Miquel Aragonès, propietari d'una casa a la gran illa singular davant de la plaça, els Soler, els Bages, els Julià o els Bonjoc. Els Soler tenien casa al carrer de Sevilla i espais de treball a la Ginebra des del 1849, tot i que el 1857 ja es desplaçaren a Sant Martí, on varen construir trulls i un magatzem de vi.⁴²

38. No estudiem ara amb detall cap d'aquestes empreses, com La Maquinista Terrestre y Marítima, ja que hi ha nombroses referències en diversos treballs i en aquest mateix volum. A part dels ja coneguts: Mercè TATJER i Marta URBIOLA, «La Maquinista Terrestre y Marítima: Barceloneta, Sant Andreu, Santa Perpètua», dins *De la revolució industrial a la revolució tecnològica. 150 anys d'història de La Maquinista Terrestre y Marítima, S. A. i de Macosa*, Barcelona, Fundació historicosocial de La Maquinista Terrestre y Marítima, 2009, pàg. 100-122.

39. Manuel GARCIA-MARTÍN, *El barri de la platja de Barcelona que la veu popular anomenà Barceloneta*, Barcelona, Catalana de Gas, 1989, pàg. 90.

40. Notícies sobre altres magatzems de sal a TATJER, *Burgueses...*, pàg. 85, 95, 188; i també a PASCUAL i NADAL, *El coure...*, vol. II, pàg. 22.

41. Sobre els orígens d'aquest primer mercat: TATJER, *Burgueses...*, pàg. 45.

42. TATJER, *Burgueses...*, pàg. 76.

Els proveïdors de la marina

Els grans comerciants i emmagatzemadors de fusta per a la construcció naval eren un altre col·lectiu important, no tant pel seu nombre com per la importància d'aquesta matèria primera per a la construcció dels vaixells. En aquest sector destacà Gurri i Prat.

Les activitats d'emmagatzematge de mercaderies es completaven amb les d'aprovisionament naval. A part de referències a l'establiment d'En Conna, que cap el 1760 venia instruments de nàutica, aviat destacà la casa Martí i Ventosa, iniciativa del pilot de la Marina mercant Josep Ventosa i Rabassa, que compaginà aquesta activitat amb la venda a l'engròs d'efectes navals, en un taller de venda i reparació d'eixàrcia i velam que havia adquirit el 1800 al passeig Joan de Borbó, núm. 22-23. Les activitats d'aquesta empresa continuaren en forta expansió amb el seu gendre i néts sota la raó social Hijos de Martí-Ventosa en un nou edifici aixecat al mateix indret entre 1936 i 1940, que restà en funcionament fins a finals del segle xx.⁴³

Un altre vessant és el dels obradors i establiments per a l'aprovisionament de queviures als vaixells. Mostra d'aquesta activitat és l'elevat nombre de revenedors i de semolers i fabricants i magatzemistes de pasta de sopa instal·lats a la Barceloneta el 1849; entre ells, Magí Figuerola al carrer de Sant Miquel, núm. 37, i Jaume Vall al de Sant Ferran, núm. 14. Alguns documents de mitjan segle XIX mostren aquesta activitat de proveïment de comestibles, com la xocolata, en els rètols aprovats per l'Ajuntament.

Altres oficis

Entre les altres activitats productives, una de les antigues abans de la urbanització del barri fou la dels corders de viola, que ja tenien magatzems als sorrals fora muralles enderrocats per aplanar el terreny quan es va construir la Barceloneta. El 1852, es comptabilitzaven sis corders de viola o de guitarra, amb tallers en sis cases en filera, a més de disposar de casa-fàbrica a la Ginebra. Noms com Fontanilles, Jordi Ribó, Agustí Colom, Roc Estany, Francesc Cormatges, apareixen amb freqüència en la documentació notarial de transmissió de propietat dels obradors.⁴⁴ Al llarg de la segona meitat del segle XIX, es traslladaren cap el Poblenou, i la casa gremial fou venuda en subhasta.

Els licoristes, perfumistes i fabricants de rosolis muntaren fassines al nou barri, perquè no estaven permeses dins la ciutat i també per la proximitat del port (alguns d'ells tenien magatzem al front de la Riba), que facilitava l'entrada de matèries primeres i la sortida de mercaderies. Francesc Curet n'assenyala les més importants: Lafont, Joan Jordana, Joan Malvet i Llätzer Gallego.⁴⁵

Marc Rocamora, reconegut fabricant, intentà ubicar una petita fàbrica de veles de sèu al carrer de Sant Miquel, núm. 71, que, segons sembla, funcionà durant un cert temps.⁴⁶

43. Sobre aquesta empresa: *Hijos de Martí Ventosa Sociedad limitada. Almacenes de efectos navales y fábrica de pinturas. Ciento cincuenta años al servicio de la Marina Mercante 1800-1951*, Barcelona, Talleres Filograf R.Giralat Miracle, 1951. Aquesta empresa encara segueix funcionant, fora de la Barceloneta.

44. TATJER, *Burgueses...*, pàg. 93 i 189-190.

45. FRANCESC CURET, *Visions barcelonines*, Barcelona, Alta Fulla, 1981-1983, vol. I, pàg. 104.

46. AHCB (Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona), 1C-XIV, *Obreria*, caixa 137, agost 1842.

Altres exemples de fàbriques de difícil ubicació dins la trama urbana i que alhora buscaven terrenys propers al port són les de vidre de George Muller i Cia i de J. Vallés, situades al final del carrer del Cementiri (ara Andrea Dòria) o la de sabó que Josep Anton Serrahima i Martí havia muntat el 1794 a l'arenal de la platja.⁴⁷ També hi trobem un fonedor Perenod, que, abans d'instal·lar-se al Raval o bé com a complement de la fàbrica, sollicità terrenys al sorral.⁴⁸ Aquestes activitats no arrelaren i d'altres van desaparèixer en ampliar-se les illes de cases.⁴⁹ En canvi, la fàbrica de gas, instal·lada el 1842, tingué una llarga continuïtat fins molt avançat el segle xx.⁵⁰

ELS ESPAIS DE LES INDÚSTRIES MARÍTIMES

Com hem vist, els espais perifèrics del barri, com la Ginebra i els arenals, foren ben aviat espais productius relacionats amb la Marina i altres activitats no volgudes dins la ciutat murada.

Ja des del segle XVIII, la Ginebra⁵¹ tingué usos no residencials, amb l'escorxadador i els tallers dels corders de viola, als que s'afegiren, ja al Vuitcents, fàbriques de sabó i vidre, per finalment instal·lar-s'hi, a partir de la tercera dècada del XIX, els grans tallers i empreses de foneria, a més de la fàbrica del gas.

En un moment donat, la competència per l'ús d'aquesta part de la platja fou important, ja que La Maquinista i els tallers Alexander la destinaren durant algun temps a espai de reparació de vaixells,⁵² però les dificultats de dur els vaixells a vapor fins aquell indret donà lloc a la construcció, a inicis del 1860, de l'escar de l'empresa Martorell i Bofill i a l'especialització en reparacions navals de les instal·lacions del Moll Nou propietat de Nuevo Vulcano.

Aquestes activitats, que no cessaren de créixer, acabaren per desallotjar els corders de viola i guitarra, i es combinaven amb alguns horts i safareigs i amb la casa de banys instal·lada a finals del segle XVIII.⁵³

Altres activitats artesanals o fabrils i d'emmagatzematge també trobaren espais d'ubicació dins la Barceloneta. Les dues illes singulars foren llocs privilegiats on s'hi trobaren foneries, fàbriques de cordam i magatzems, però també trobaren lloc a les illes residencials. Sovint en cases unifamiliars que destinaven la planta baixa a taller o a magatzem d'eines, o mitjançant l'addició de dos o més solars, que en la façana seguien l'aparença obligada pels enginyers militars, únicament amb lleugeres modificacions de la porta d'accés.⁵⁴ Exemple d'això eren foneries com la de Francesc Lacambra, al carrer de Sant Carles, núm. 26, i les fàbriques de veles de sèu de Marc Rocamora i de J. Martí, a l'illa de l'església.

47. TATJER, *Burgueses...*, pàg. 50.

48. ACA (Arxiu de la Corona d'Aragó), Comandancia de Ingenieros, caixa 56. També Jaume ARTIGUES, Francesc CABALLÉ i Mercè TATJER, *El llegat fabril del nucli antic de Barcelona*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 2013, pàg. 50.

49. TATJER, *Burgueses...*, pàg. 40-50.

50. Mercedes ARROYO, *La industria del gas en Barcelona, 1841-1933*, Barcelona, Ediciones del Serbal, 1996.

51. La Ginebra, topònim d'origen incert, era l'espai comprès entre les primeres cases de la Barceloneta i la muralla, que restà sense edificar fins a finals del segle XIX, quan s'urbanitzà seguint un model diferent a les illes de la part setcentista (TATJER, *Burgueses...*, pàg. 255 i s.).

52. ACA, Comandancia de Ingenieros, caixa 3, exp. Arquer.

53. TATJER, *Burgueses...*, pàg. 50.

54. Disposem de referències a concessions de diversos solars per a aquesta finalitat, i també d'algunes imatges que mostren com aquests magatzems reproduïen els trets fixats pel model de casa (TATJER, *Burgueses...*, pàg. 90-91, i TATJER, *El barrio de la Barceloneta...*, vol. III, apèndix cartogràfic, I-46a/b).

El front portuari (el Passeig Nacional, actual passeig de Joan de Borbó) tingué també nombrosos tallers de ferrers i serrallers, o de velers, que ocuparen totes les cases, que disposaven d'un petit pati obert a la Ribera, a més d'un soterrani, i que sovint servien d'habitatge i taller, com era el cas del serraller Calopa.⁵⁵

Els carrers transversals, com el de Sant Ferran (ara de La Maquinista) i de Sant Carles, amb un accés al port més fàcil, foren els més ocupats per activitats artesanals o de proveïment naval, juntament amb el carrer Major (ara carrer del Mar) paral·lel a l'andana del port.

Finalment, van aparèixer altres usos a redós del Moll Nou i de les andanes de càrrega i descàrrega del port. Els escars de l'empresa Martorell i Bofill i, en especial, les instal·lacions de Nuevo Vulcano són els exemples més reeixits en el període que estudiem, al bell mig de l'estiba i dels grans dipòsits de carbó i del port pesquer.

Definitivament, a mitjan segle XIX, la Barceloneta, amb el port, era un important complex industrial-portuari amb especialització mecanometal·lúrgica. Així ho descrigué Madoz el 1841 en el seu diccionari, i així ho recolliren també Ildefons Cerdà i Laureà Figuerola.

LES FUNCIONS TÈCNIQUES I INSTITUCIONALS

Les funcions productives no foren, però, l'única especialització de la Barceloneta en aquells anys, ja que també s'hi ubicaren altres de caràcter institucional vinculades a la Marina i al funcionament del port, com la Capitania del Port, ubicada al peu de la llanterna. També s'hi trobava la seu del consignatari i director del Remolcador del Port, dirigit per Josep Dulcet, que el 1863 tenia el seu despatx en una casa del carrer Major, núm. 122. Aquest mateix any l'encairregat de controlar l'afinació de peces de serrallers també tenia la seu a la Barceloneta.

Una de les seues més destacades fou la del gremi de navegants, sota l'advocació de Sant Elm, Sant Clara i Sant Pere, que aplegava els mariners que es dedicaven a la càrrega i descàrrega dels vaixells, a més de servir d'ajuda en cas de naufragi dels pescadors. Abans del 1714 tenien altar al convent de Santa Clara, destruït per construir la Ciutadella, raó per la qual, i a partir del 1761, passaren a l'església de Sant Miquel del Port. A més de tenir-hi altar, disposaven de bancs propis, fins a la seva dissolució a mitjan segle XIX. Aquest gremi tenia la seu a l'illa singular en unes cases adquirides a la família Denis.⁵⁶

Aquestes funcions marítimes de caràcter institucional es completaven amb l'Escola de Nàutica, que tingué la seva primera seu a la Barceloneta, quan fou creada, a imatge de les escoles departamentals, per la Junta de Comerç el 1769, sota la direcció de Sinibald de Mas. Tingué la seu durant uns anys en un local propietat d'un mestre d'aixa, fins que es traslladà al carrer de Viladecols.⁵⁷

55. El 1861, Gamot sol·licità permís per instal·lar una xemeneia al seu taller del passeig Nacional, núm. 48, que fou concedit per l'Ajuntament (AMCB (Arxiu Municipal Contemporani de Barcelona), Exp. 1.131 bis, any 1861).

56. Francesc de Paula COLLEFORNS, *Historia de los gremios de mar en Barcelona, 1750-1865*, Barcelona, Gráficas Marina, 1951; i també TATJER, *Burgueses...*

57. MORENO, *El piloto...*, pàg. 32.

També existiren establiments especialitzats en la fabricació i venda d'instruments matemàtics, físics i nàutics. Dels nou censats el 1857, quatre s'ubicaven a la Barceloneta, destacant el de Josep Rosell, fundat el 1837, i els de Vicenç Comas i Josep i Joan Pica, tots amb botiga i taller a l'aleshores ja anomenat passeig Nacional. Al mateix passeig s'hi obrí, el 1800, el que esdevindria l'establiment d'efectes navals més gran de la Barceloneta, per iniciativa del capità de la marina mercant Josep Ventosa Rabassa, que continua avui sota el nom dels seus descendents Martí-Ventosa.

Conclusió

Entre el 1753 i el 1859, la Barceloneta es convertí en el que, en termes moderns, es denomina un districte industrial, un veritable "cluster" marítim on producció i residència de mestres d'oficis de mar i de gent de mar (pescadors, mariners, etc.) i espais de sociabilitat i de formació constituïen un tot. Aquestes activitats creen una menestralia i petita burgesia de base marítima.⁵⁸ En definitiva, un veritable arsenal civil d'iniciativa privada, el més important de Catalunya tant per la important presència de gent de mar com pel volum de l'activitat comercial.⁵⁹

Aquest "cluster" marítim estigué íntimament relacionat amb els principals ports i poblacions marineres catalanes, especialment del Maresme i del Garraf i Baix Penedès, així com de la costa gironina i tarragonina, tant per vincles familiars d'algunes famílies, com la dels Sust o els Martí, com per llaços econòmics en la fabricació de vaixells i peces i elements de l'entorn de la construcció naval a vela. Igualment, en alguns casos, establiren vinculacions familiars i comercials amb catalans implantats en ports del continent americà.⁶⁰

La majoria dels professionals de marina de la Barceloneta no només hi tenien les seves empreses i hi treballaven, sinó que eren propietaris de cases on sovint hi residien i, a vegades també els servien de petit magatzem d'estrís. En el cas de posseir-ne més d'una, la podien llogar obtenint-ne rendes.

Diversos membres d'aquests gremis, en especial els mestres d'aixa, intervingueren directament en el comerç americà i amb ports europeus de l'Atlàntic, com a partícips de diversos tipus de vaixells o com a pilots, com Antoni Torres i Miravent.⁶¹

Sovint s'establien interrelacions entre els membres dels diversos oficis de construcció naval. Els calafats ascendien a mestres d'aixa, o bé s'especialitzaven

58. Tanmateix, hem de destacar que les activitats de caràcter financer i d'assegurances navals van tenir a la Barceloneta una importància menor, ja que es localitzaven generalment dins muralles, en carrers propers a la Llotja. A finals del primer terç del segle XIX, moltes d'elles s'ubicaren als Porxos d'en Xifre i als entorns de la nova plaça de Medinaceli.

59. El 1863, Garriga i Roca recollí la professió dels habitants de la Barceloneta. Aleshores, en un barri que fregava els 20.000 habitants, hi residien 1.661 matriculats de mar: 318 pescadors, 157 calafats, 103 mestres d'aixa i 273 fusters, i prop de 250 pertanyents al sector mecanometal·lúrgic (serrallers, fonedors, calderers, llauners) i 133 boters (*AMCB*, Exp. 12.109, 1z bis i 2z bis; Manuel GARRIGA i ROCA, *Plano Topográfico y geométrico del puerto y población de la Barceloneta*, Barcelona, vol. I, 1862, i vol. II, 1863).

60. TATJER, *Burgueses...*, pàg. 66.

61. TATJER, *Burgueses...*, pàg. 67. I especialment: Magdalena ANDREU VIDIELLA, «Financiación de la industria naval en Barcelona (1745-1760)», *Pedralbes*, 1 (1981), pàg. 267 i s.

en altres oficis, com ferrers o velers; o esdevenien pilots, com molt bé ha assenyalat Pere Molas per al segle XVIII.⁶² Aquesta interrelació donà lloc a una forta endogàmia, clarament reflectida entre els membres més importants de la construcció naval i alhora grans propietaris de cases, com els Cisteré els Julià o els Antunes.

Molts pilots, després de llargues carreres al mar, deixaven la navegació i, un cop a terra, continuaven en tasques relacionades amb el món marítim (pràctics del port, pèrits, agents de duanes, representants d'empreses navilieres) o, en algun cas, també rendistes, amb inversions en altres negocis.

D'altres nissagues excel·liren en altres sectors industrials, diversificant i innovant amb la producció de nous articles. Uns, com els Lacambra, gràcies a l'oportunitat que els oferia el negoci marítim, i d'altres, com els Estapé, per la seva capacitat d'innovació a partir d'un mateix article.⁶³ També és significativa la nissaga dels Ribalta, que de mestres d'aixa esdevingueren constructors d'estructures de fusta i bastides per a cobertes de ferro de diversos tipus d'edificis i ponts. Finalment, esdevingueren grans empresaris d'oci i esports marítics.

Alguns d'ells assoliren també un ascens social, ocupant càrrecs polític, com són els casos de Pau Calvell, industrial i advocat, o els Martí-Ventosa, els Lacambra, Denis o els Geli.

El canvi de jurisdicció el 1858, l'enderroc de la Muralla de Mar, la desaparició de la porta de Mar, la modernització i expansió del port i els canvis en la construcció naval i en la gestió del comerç marítim iniciaren transformacions rellevants que, tanmateix, tingueren ritmes diferents i ruptures i continuïtats importants al llarg de cent anys, fins que, a mitjan segle XX, conduïren a la pràctica desaparició de tradicions i oficis de l'antiga marina de vela que havien arribat a sobreviure.

62. Pere MOLAS, *Los gremios barceloneses del siglo XVIII*, Barcelona, Confederación Española de Cajas de Ahorros, 1970.

63. Sobre els Estapé, *Industrias e Invenciones*, 1885, tom III, pàg. 381, on s'explica la patent d'invenció atorgada el 1885 que permeté a Pau Estapé de passar del velam a les corretges de lona per a la indústria tèxtil.