

JOAN J. BUSQUETA I RIU I NÚRIA POSTICO I SOLER

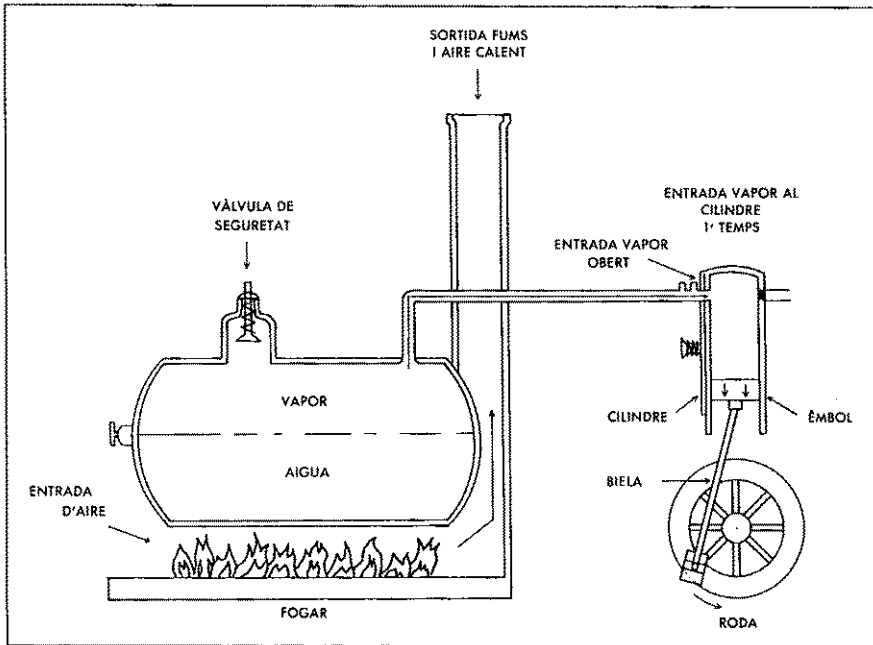
PROPOSTES PER A L'ESTUDI DE LA INDUSTRIALITZACIÓ A
SANT ANDREU DE PALOMAR: EL SEGLE XIX, UN SEGLE DE CANVIS

«...El segle XIX fou una gran època per a l'economia de Catalunya. Perllongar l'arrencada de la indústria anterior, i una vegada vençuda la devastació provocada per la guerra contra el francès, els catalans, trobaren oportunitat d'expandir llurs activitats no solament aplicant al treball quotidià les energies acostumades, sinó parant esment en les radicals innovacions tècniques que, en els diversos aspectes de la vida econòmica, comportava la revolució industrial i agrícola covada més enllà dels Pirineus...»

Jaume Vicens i Vives

Introducció

Efectivament, la Revolució Industrial, el pas d'una economia rural a l'economia industrial, constitueix el fet més rellevant del segle passat. Un fenomen que suposarà una sèrie de transformacions que afectaran globalment el conjunt de la vida social: transformació del sector agrari, que passa, ja des de finals del segle XVIII, a integrar-se plenament en els circuits comercials, nova organització del treball basada en la seva divisió i especialització, utilització de noves tècniques i, sobretot, introducció de noves fonts d'energia.



Esquema del funcionament d'una màquina de vapor.

Procedència: Fons Rec Comtal. Arxiu Municipal del Districte de Sant Andreu.

En aquest sentit, no hem d'oblidar que la producció en sèrie, característica de la industrialització, no hagués pogut donar-se sense la substitució del treball manual pel mecànic. Com ha assenyalat molt encertadament J. NADAL (1985), el canvi energètic se situà en el mateix centre de la Revolució Industrial, essent la força més típica de la industrialització del s. XIX la de la calor emprada de forma directa (metal·lúrgia) o bé convertida en energia útil, mitjançant la màquina de vapor.

I la màquina de vapor és a la base, entre d'altres, d'una de les indústries més florents de l'ex-vila de Sant Andreu de Palomar: el tèxtil.

Això no obstant, hem de dir que a Catalunya la modernització de la societat, fenomen lligat a la industrialització, va patir una sèrie de problemes que podem remuntar a la Guerra del Francès de 1808. En les lluites que sosteniren els homes del Pla de Barcelona contra l'invasor hi destacà, tot fent costat a l'heroi mataroní Milans del Bosch, en Josep Manso, l'ajudant del molí de la Verneda. Fins no fa pas massa, aquells, en altre temps, bells paratges, eren coneguts per les «terres d'en Manso».

En acabar la guerra, l'actuació de Ferran VII, contrària a les propostes de canvi social elaborades per la Constitució de Cadis de 1812, originà un dels més greus i seculars problemes del «vuit-cents»: els enfrontaments entre absolutistes i liberals, lluites agreujades per la problemàtica successòria creada a la mort d'aquell monarca, l'any 1833, i que propicià el sorgiment del «carlisme».

Disposem d'algunes dades interessants referents a totes aquelles lluites. Sabem, per exemple, que durant la Primera Guerra Carlina (1833-1840) es varen construir a Sant Andreu torres i fortificacions de defensa, enderrocades, però, al cap de poc temps. Ara bé, la dada, potser, més gràfica ens la proporciona la bomba que, encara avui, roman incrustada en una paret d'una casa que fa cantonada entre els carrers de Sòcrates i Gran de Sant Andreu. L'esmentada peça procedeix del bombardeig que va sofrir la nostra població, l'any 1843, amb motiu de l'anomenada sublevació dels «Centralistes», guerra en la qual destacà el general Prim.

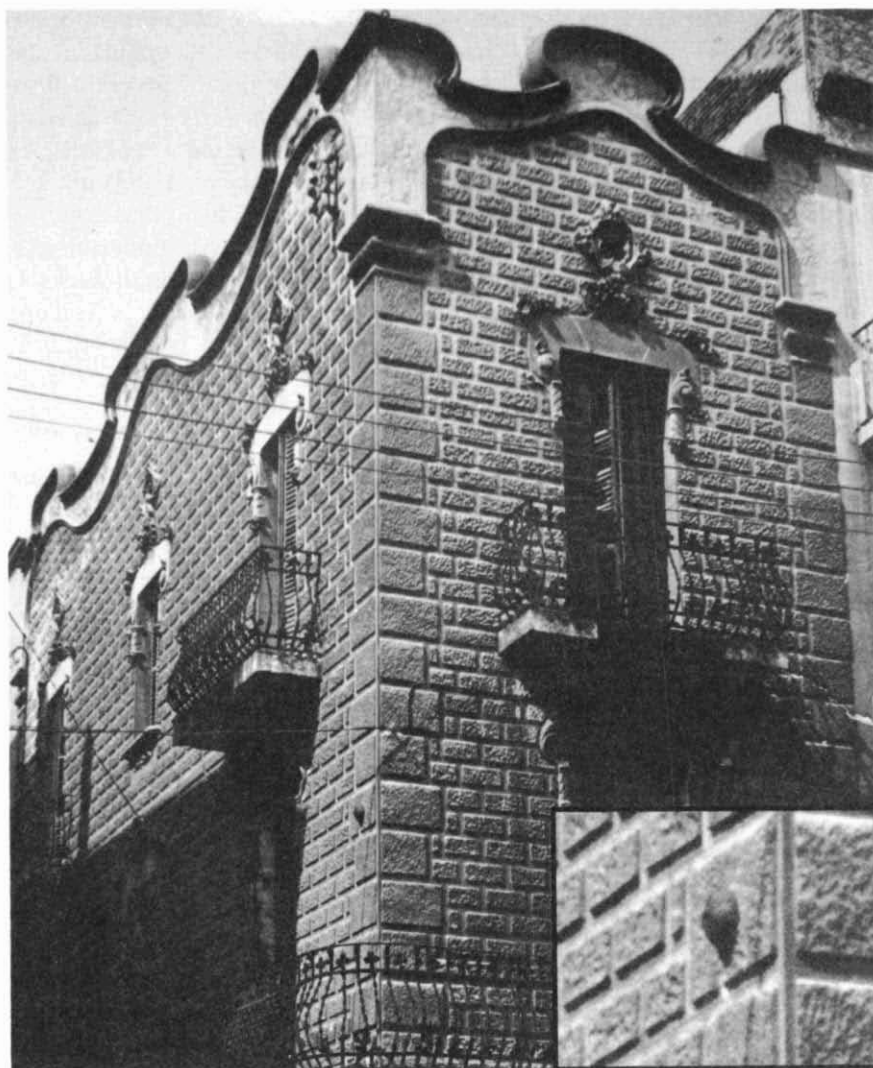
El problema de les lleves obligatòries de soldats originà, l'any 1845, un seguit de protestes generalitzades arreu de Catalunya. L'anomenada «Revolució de les Quintes» va tenir en la població andreuca un dels seus fermes puntals. Com han assenyalat JOAN COSTA I RAIMON BONAL (1979): «Quan l'Ajuntament es disposava a complir les ordres de quintar, el poble es va amotinar i els síndics hagueren de fugir. L'escenari de la lluita fou el campanar de l'església de Sant Andreu, on es va lliurar una cruenta batalla entre els resistents i un caporal vingut expressament per a fer complir les ordres del govern». La revolta se saldà amb l'afusellament d'un parell de joves de la població i amb l'enlairament a nivell popular del principal promotor de la sublevació, en Francesc Baliarda i Ribó, «el noi». Francesc Baliarda va morir cinc anys més tard, el 28 d'agost de 1850, lluitant contra els representants del govern dels moderats. Sant Andreu conserva el record del seu fill amb el nom d'un carrer i d'un passatge.

Les lluites continuaren, les guerres carlines, especialment, seguiren afectant la nostra població: eren molts els detractors d'un procés que s'anava consolidant amb força, els agreujats per la industrialització, però aquesta no es deturava.

1. El tèxtil

«...Hay en el día dos fábricas movidas por vapor, una de hilados y tejidos de algodón, y otra con fuerza de 20 caballos, única tal vez en España, en que mecánicamente se hila el lino; cinco también de hilados de igual clase, movidas por caballerías, otras a brazo e infinitas de tejidos...»

PASCUAL MADOZ, 1849



El capità general de Barcelona, Miquel de Araoz, ordenà al coronel Prim, el dia 16 de setembre de 1843, que una columna de 3.000 homes es dirigís a prendre el poble de Sant Andreu. Prim no va poder realitzar l'atac frontal contra el poble perquè un fort estol de centralistes atrinxerats li barraven el pas. El dia 22 de setembre, Prim es decidí a atacar definitivament, manà fer foc d'artilleria a conseqüència del qual s'enderrocaren moltes cases.

Un dels projectils es clavà a la façana de la casa que fa cantonada al carrer Sòcrates amb Gran de Sant Andreu, on avui encara resta incrustat.

Procedència: Arxiu Municipal del Districte de Sant Andreu.

Barcelona s'anà convertint en el gran centre industrial i comercial de Catalunya; la indústria tèxtil, especialment, es concentrava a la capital i als pobles del Pla.

La instal·lació d'aquestes fàbriques propicià l'arribada de molta gent d'arreu de Catalunya. PASCUAL MADDOZ, en parlar de Sant Andreu, de nou, ens assabenta d'aquest moviment demogràfic de mitjan segle passat: «...El aumento de esta población es notable, en 1716 contaba 125 casas; en 1736 contábanse 160, en 1832 ascendían a 1.000, y en la actualidad pasan de 1.200; este progreso se debe a su hermosa posición, sus muchas aguas, a la industria que en ella se ha desarrollado, y su proximidad a la capital...».

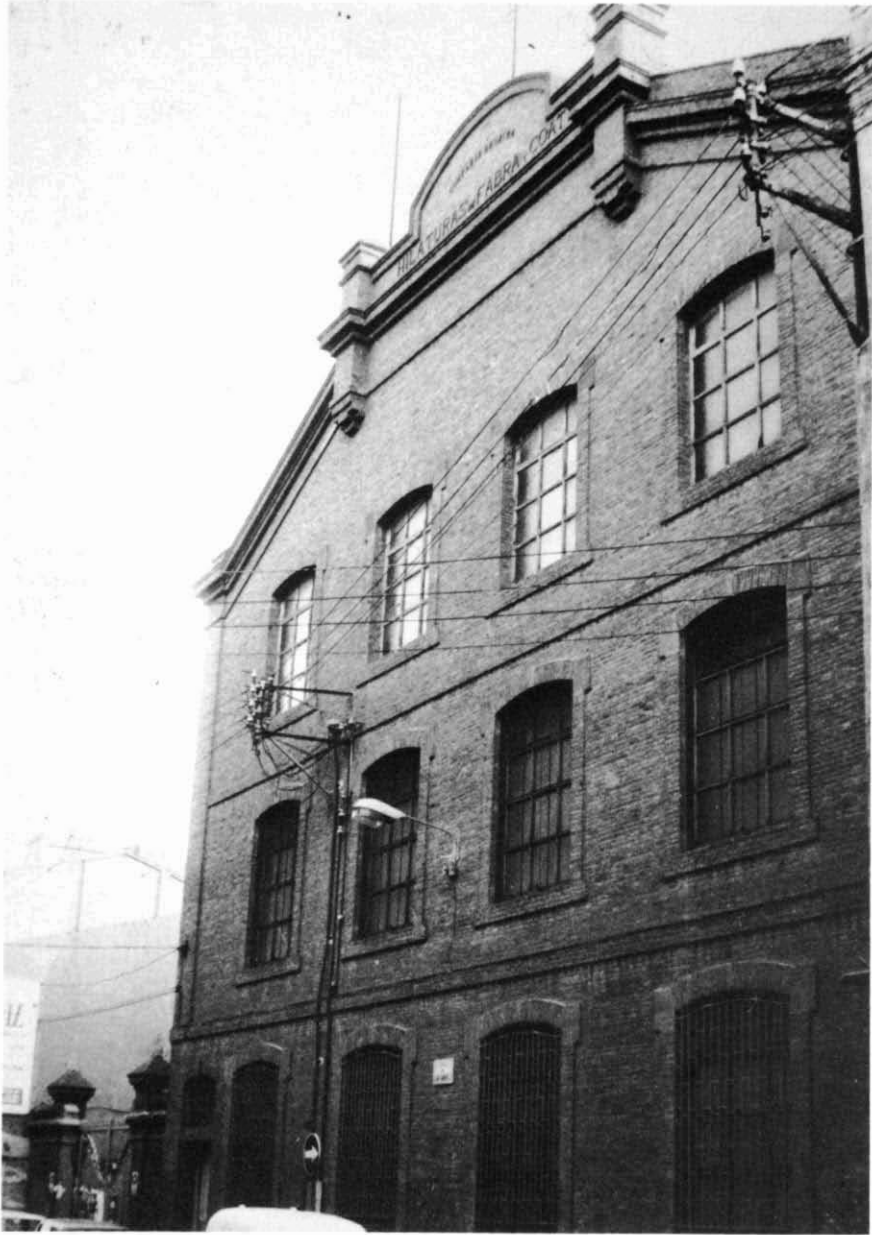
Sant Andreu de Palomar, com els altres nuclis del Pla, veié com, a poc a poc, la presència de la burgesia barcelonina es feia cada cop més notòria. Una burgesia que adquiria terres –la qual cosa no era cap novetat– però, ara, ho feia per erigir fàbriques, i crear centres industrials. Aquesta adquisició era afavorida, entre d'altres aspectes, pel baix preu del sòl en relació a l'urbà, per l'abundància d'aigües i per la incapacitat de la ciutat emmurallada d'absorbir el efectes de la industrialització.

Si bé la manufactura tèxtil disposava a la nostra comunitat de llarga tradició, fou amb l'industrial barceloní Ferran Puig i Gibert, nascut a Girona el 1815 i traslladat a Barcelona ben jove, amb el qual s'inaugurà una època de progrés d'aquest sector productiu i del conjunt de la població. Ferran Puig, regidor de l'Ajuntament de Barcelona l'any 1885, fou un innovador en el terreny de la filatura del lli, sobretot després dels seus viatges a Bèlgica i a les Illes Britàniques.

Entre 1841 i 1850 es comptabilitzen a Espanya, només un parell d'intents de mecanitzar la filatura d'aquella fibra: un fou el de Santiago Gosálvez a Cuenca, l'altre el de Ferran Puig a Sant Andreu, en la seva fàbrica anomenada «Vapor del Fil», que era situada en els actuals terrenys d'esport «Fabra-Sant Andreu».

L'assaig del nostre personatge fracassaria per problemes energètics. JORDI NADAL (1985) exposa com, comparada amb la filatura del cotó, la del lli –fibra més rude i resistent– exigia, ultra l'aigua calenta, una força motriu tres vegades superior i, a més, el preu del carbó, escàs a Catalunya, era excessivament car.

Les pèrdues econòmiques obligaren Ferran Puig a passar-se als filats de cotó. Així, el 1860, Ferran i el seu gendre Camil Fabra, el que fóra batlle de Barcelona el 1893, crearen a Sant Andreu la primera fàbrica de troques i cabdells de fil de cotó. La nova companyia «Fernando Puig e Hijo» serà l'origen de la futura «Cia. Anónima Hilaturas Fabra y Coats», després de successives incorporacions i fusions amb altres empreses tèxtils de Sant Andreu que



Aquest edifici, avui oficina d'Hisenda de Sant Andreu, fou l'antiga fàbrica de Ca l'Alsina.
Procedència: Arxiu Municipal del Districte de Sant Andreu.

culminaran amb la unió, el 1903, amb l'empresa escocesa «J. and P. Coats Ltd.», mitjançant la fusió amb «Nuevas Hilaturas del Ter» (fàbrica-colònia de Sant Vicenç de Torelló) i amb «Barcelona Manufacturing Co. Ltd.».

Aquell any de 1903, l'empresa es traslladà a l'antiga fàbrica de Ca l'Alsina, al carrer Gran de Sant Andreu, on avui hi ha instal·lada una oficina d'hisenda. Posteriorment, «Can Fabra» anirà absorbint pràcticament la totalitat dels tallers i empreses del sector a Sant Andreu, fins a adquirir una gran fàbrica: «L'Algodonera», construïda entre 1836 i 1840. També anomenada popularment «el Vapor del Rec», aquesta factoria era situada entre el carrer d'Otger, el Rec Comtal, la riera de Sant Andreu i el carrer de Balari i Jovany.

Cal destacar que amb la introducció de la firma britànica es varen realitzar, els anys següents, una sèrie d'innovacions en el camp dels serveis socials de l'empresa. Can Fabra, al nostre parer, després d'un petit treball de recerca que vàrem fer juntament amb ASSUMPTA OLIVÉ, anà adoptant, a Sant Andreu, els trets característics del sistema de colònia industrial –sense arribar a ser-ho, és clar–, tot aprofitant-se d'un nucli molt compacte econòmicament, social i cultural. Això no ens ha d'estranyar, la fàbrica de Sant Andreu de Palomar o, millor, els seus dirigents eren conscients del que suposava un hàbitat ben arrelat en la tradició i acudiren, en la mesura que ho pogueren fer, als exemples que proporcionava la colònia de Torelló. No oblidaren en cap moment que la integració territorial a la ciutat, el 1897, produí, durant molt de temps, efectes exclusivament administratius; calia doncs potenciar i beneficiar-se d'un esperit comunal que, sortosament, encara no ha desaparegut del tot.

Així, l'empresa anà millorant, a poc a poc, la seva organització interna; la creació d'un cos de bombers propi n'és un bon exemple. Però, alhora, anà dotant-se d'una sèrie de serveis per als treballadors i llurs famílies, com la Casa Bressol, que era situada a la cantonada dels carrers del Segre i de Sant Adrià, un servei mèdic, el parc d'esports i, més modernament, vivendes i una cooperativa de queviures.

No seria massa agosarat de comparar la importància de «Can Fabra», al bell mig d'una comunitat com el Sant Andreu de finals del segle passat i principis d'aquest, cobrint tota una sèrie de necessitats bàsiques per a nombroses persones, amb la que, guardades les oportunes distàncies, havia assolit la pròpia església parroquial abans de la industrialització.

Molts encara ho recorden: hom pot assegurar que la sirena fabril era l'horari de tothom. A dos quarts de vuit del matí, un primer xiulet actuava de despertador general del poble. A partir d'aquell moment tota una massa anònima, mig adormida, amb pressa, poblava i corria pels carrers. Cinc minuts abans de les vuit tocaven dos xiulets petits i, a les vuit en punt, un xiulet curt anunciava el tancament de portes. I així... cada dia.



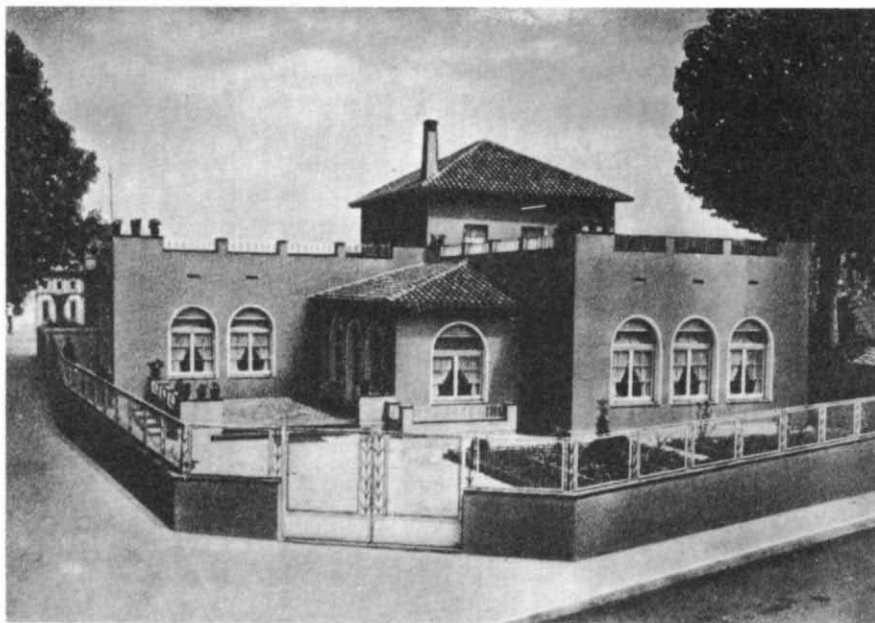
Aquesta empresa fou creada entre els anys 1835-40 prop del Rec Comtal per això s'anomenà « Vapor del Rec », oficialment La Algodonera del Sr. Mas i Esteve, adquirida a principis de segle per la Fabra i Coats. Procedència: Arxiu Municipal del Districte de Sant Andreu.

2. Del molí a la farinera

Com hem avançat, el combustible bàsic de la màquina de vapor, el carbó mineral, era ben escàs a Catalunya, de manera que hom utilitzà, també, l'aigua corrent com a font d'energia, mitjançant l'invent de la turbina, un convertidor que s'anà imposant sobre la roda hidràulica tradicional.

Aquí és, potser, on cal situar un dels canvis més significatius esdevinguts a Sant Andreu en aquella centúria: la pèrdua d'importància del molí a mesura que s'anaven consolidant les farineres, especialment al veí poble de Sant Martí de Provençals, tal com ha estudiat MANUEL ARRANZ (1984).

L'any 1857, la societat «Industrial Harinera Barcelonesa» construïa, al peu de la riera d'Horta, tocant al carrer de la Sagrera, la primera gran farinera catalana moguda per vapor, concretament amb 24 moles mogudes per vapor. Sembla que el fet determinant de l'emplaçament d'aquesta factoria a «La Sagrera» era l'entrada en servei dels trams ferroviaris de Barcelona-Saragossa i la promesa d'acabament d'altres enllaços que permetrien la descàrrega a «La



La Fabra i Coats va ésser durant molt de temps una fàbrica model, que realitzava obres socials per als seus treballadors.

La Casa Cuna. Avui desapareguda.

Procedència: extret del llibre *Compañía Anónima Hilaturas Fabra y Coats*, Barcelona, 1944

Sagrera» dels trens de blat procedents de la Segarra i l'Urgell. Els nous mitjans de transport terrestre i marítim, un altre dels avenços lligats a la industrialització, com tindrem ocasió de veure més endavant, facilitaren que Catalunya es convertís en una gran regió farinera en connectar les fàbriques amb els centres productors de blat.

L'any 1902, els edificis de la Farinera foren adquirits per la fàbrica d'automòbils Hispano-Suïssa. Aquesta empresa amplià notablement la fàbrica, tot arribant a cobrir un gran espai entre el carrer de La Sagrera, la riera d'Horta, el carrer de Dublín, el carrer de Portugal i l'Avinguda de la Meridiana. Posteriorment, cap al 1946, la «Hispano», com popularment hom la coneixia, traspassà les naus industrials a l'empresa «ENASA», també desapareguda. Avui, en aquell indret, gaudim d'uns bells jardins: l'anomenat Parc de la Pegaso.



Els terrenys que va ocupar la Farinera Gran fins el 1902 han sofert els diferents canvis que es mostren en aquesta successió de fotografies.

La Farinera Gran: la primera gran farinera catalana moguda per vapor.



L'any 1902 els edificis de la Farinera Gran foren adquirits per la fabrica d'automòbils Hispano Suïssa.



L'any 1902 els edificis de la Farinera Gran foren adquirits per la fàbrica d'automòbils Hispano Suïssa.



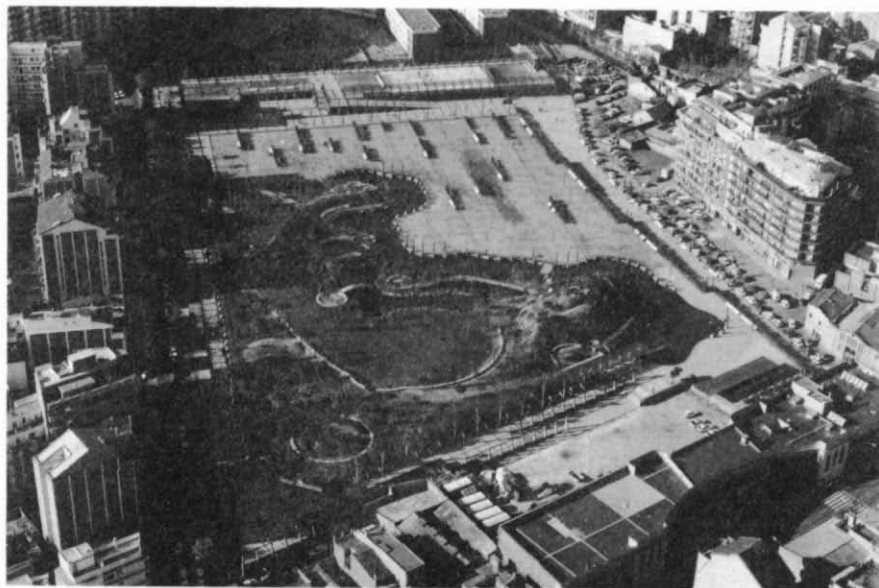
L'empresa E.N.A.S.A. comprà els terrenys de la Hispano cap el 1946 i s'establí en aquell ampli espai entre els carrers de La Sagrera, Riera d'Horta, Dublín, Avinguda de La Meridiana i Portugal.



Posteriorment part dels terrenys fronterers amb l'Avinguda Meridiana foren venuts per a vivendes i per a la construcció de l'Escola Pegaso.



En aquell indret de l'antiga farinera, avui gaudim d'uns bells jardins: el Parc de la Pegaso.
Procedència: Arxiu Municipal del Districte de Sant Andreu.



El Parc de la Pegaso.
Procedència: Arxiu Municipal del Districte de Sant Andreu.

3. Els mitjans de transport

El segle XIX també va ésser el segle de la revolució dels transports: el ferrocarril i la navegació a vapor varen permetre el trasllat massiu de viatgers i de mercaderies a llarga distància amb rapidesa, regularitat i a bon preu. Els intercanvis de productes agrícoles i industrials van augmentar de forma espectacular i els moviments migratoris esdevingueren molt més fàcils.

La línia de tren Barcelona-Mataró, inaugurada el 23 d'octubre de 1848, fou la primera d'Espanya. Poc temps després, la Ciutat Comtal endegà una tasca d'extensió de la xarxa viària que afectà, lògicament, els pobles del Pla de Barcelona.

Sant Andreu de Palomar es veié molt afavorit per la gran expansió ferroviària d'aquells anys. Així ens ho mostren les Actes de l'Ajuntament de Sant Andreu, de març de 1889, citades per Mn. Clapés (1930): «...L'època més florent del veïnat d'aquest poble girava pels anys anteriors al de 1885, ja que llavors els tallers del Ferrocarril de Saragossa, aixecats a Sant Andreu, estaven pleníssims d'operaris ben retribuïts; a les fàbriques funcionaven tots els quadres; l'agricultura i el comerç es trobaven en sos millors temps i, com a

lògica conseqüència de tanta riquesa i prosperitat, els ajuntament comptaven amb mitjans suficients per assegurar els ingressos pressupostats amb excés a llurs atencions i despeses...».

Dues línies passaven pel nostre terme: la del Nord (1855), que en arribar a Montcada es bifurcava en unes altres dues, una cap a Saragossa, per Sabadell-Terrassa-Manresa, i l'altra cap a Vic-Puigcerdà; i la de França per Girona (1854).

El gran creixement experimentat pels nous mitjans de locomoció propicià la instal·lació a Sant Andreu, l'any 1880, dels anomenats «Tallers del Ferrocarril del Nord», que ocupaven una gran franja de terreny que s'estenia des de l'actual barri de Porta fins al Passeig de Valldaura. Aquests terrenys s'estan convertint en una gran zona de serveis per a la ciutat.

Els tallers del Nord, juntament amb «Can Fabra» i la «Hispano-Suïssa»,



Antiga porta dels tallers del Ferrocarril del Nord, desapareguda per a realitzar les obres del Complex Esportiu de Can Dragó. Carrer Piferrer.
Procedència: Arxiu Municipal del Districte de Sant Andreu.

varen constituir durant molt de temps un dels centres de treball més característics de la població de Sant Andreu. Justament, «el poeta del poble», el nostre Ignasi Iglésias, era fill d'un maquinista de la Companyia del Ferrocarril del Nord.

El tren, doncs, fou un dels protagonistes de la revolució dels transports, però no l'únic: el famós «tramvia de foc» evoca, igualment i de manera molt gràfica, aquells moments d'introducció de la màquina de vapor arreu.

El «tramvia de foc» de Barcelona a Sant Andreu fou inaugurat l'any 1877 i vingué a substituir l'antic servei de tartanes establert entre ambdues poblacions. Mn. Clapés, (1930-VI, 83) ens informa que la parada a Sant Andreu d'aquell servei estava emplaçada a la riera de Sant Andreu tocant al carrer Gran: d'aquí venia que també se l'anomenés «Riera de les tartanes». A Barcelona, la parada era prop d'on, avui, hi ha l'Arc de Triomf, junt a l'antic Portal Nou, i la periodicitat del servei era d'una hora.

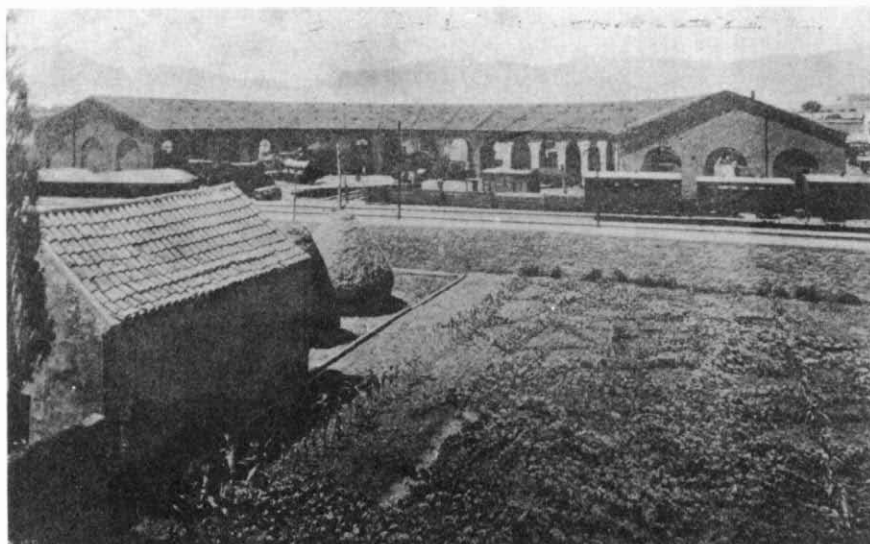
No cal dir que la introducció de la tracció a vapor causà molt malestar entre els partidaris de la tracció a sang. «La Vanguardia», el 25 de juliol de 1881, publicava la queixa següent: «...Nuestras quejas se pierden en el vacío. En uno de nuestros últimos números clamamos contra los escándalos que los defensores del sistema de locomoción desterrado por el progreso promueven todos los días festivos en el momento de llegar la expedición del tranvía de vapor al paradero de San Andrés de Palomar, sin que el señor Alcalde de dicha localidad tome providencia alguna que indique el laudable deseo de evitar su reproducción. La cultura que un pueblo lo reclama, y veremos si ahora seremos más afortunados...».

La polèmica finalitzà, efectivament, en benefici dels partidaris del vapor.

A principis del nostre segle, el 29 d'abril de 1902, el tramvia elèctric substituï el carismàtic «tramvia de foc»; i, més endavant, el 1923, s'inaugurava la línia d'autobús de Barcelona a Sant Andreu.

No volem finalitzar aquest apartat sense fer esment d'una de les dites més populars entre els andreuencs, tal com ens recorda Martí Pous: «l'anar a tocar ferro», quan la passejada de costum finalitzava a les vies del tren, ja foren les del Nord (a la Meridiana) o les de baix (a la plaça de l'Estació).

L'adopció del vapor significà l'adopció del maquinisme; l'empresa «La Maquinista Terrestre i Marítima» simbolitza, a Catalunya, l'esforç per a posar en marxa una gran indústria de construcció de maquinària. «La Maquinista» fou fundada el 1855 i instal·lada a la Barceloneta amb la intenció de fondre metalls, construir vaixells, màquines de vapor terrestres i marítimes, locomotores per als ferrocarrils, motors hidràulics, maquinària per a la filatura, el tissatge, els estampats...etc.



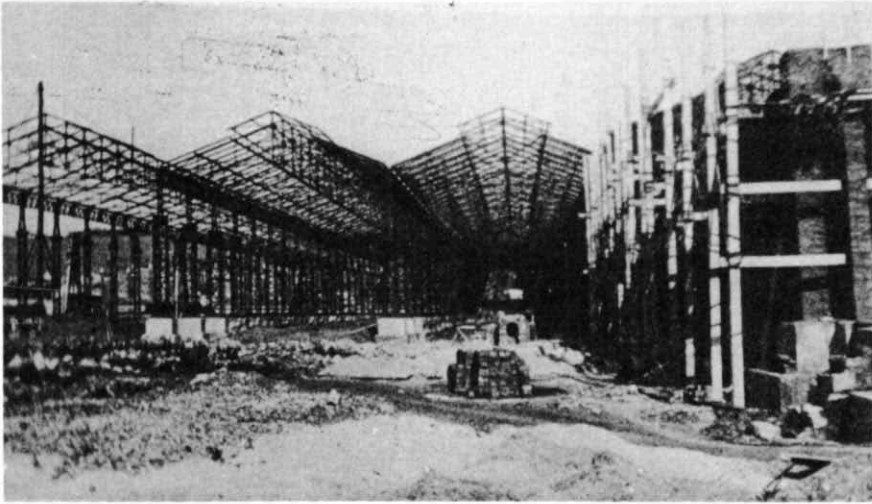
Dipòsit de màquines del Ferrocarril del Nord l'any 1908, situat on hi ha avui l'Avinguda de la Meridiana. Procedència: Arxíu Municipal del Districte de Sant Andreu.

Entre els socis de la «Maquinista», destacaven importants industrials tèxtils com Salvador Bonaplata o Joan Güell, preocupats per la mecanització de les seves factories. No ens ha d'estranyar, doncs, que un any després, el 1856, aquesta empresa construís dues màquines de vapor industrials, una de les quals fou adquirida per Ferran Puig, per a l'esmentat «Vapor del Fil», a Sant Andreu de Palomar.

I fou a Sant Andreu el lloc on aquesta fàbrica traslladà bona part dels seus tallers, l'any 1917, destinats a la construcció de locomotores. Des dels anys 1920-30, l'empresa fabrica les unitats dels ferrocarrils metropolitans de Barcelona. Però, a «La Maquinista», li devem els barcelonins moltes coses més: entre d'altres, la construcció dels mercats del Born, d'Hostafrancs, Sant Antoni, la Barceloneta i la Concepció, tan destacats pel seu disseny acurat i les innovadores estructures metàl·liques.

4. El gas i l'electricitat

L'industrial català va haver d'emprar el carbó allà on realment fos imprescindible. Així, la major part d'aquest combustible serà destinat al fun-



L'any 1854 la Maquinista Terrestre y Marítima s'instal·là a la Barceloneta, aquesta fàbrica s'expandí i l'any 1917 s'instal·là a Sant Andreu.

En la foto es mostra la fàbrica de Sant Andreu en construcció.

Procedència: Arxiu Municipal del Districte de Sant Andreu.

cionament de trens i vaixells de ferro i a les fàbriques de gas, nous serveis lligats a la industrialització. Seguint el professor NADAL (1985), el gas, una de les aportacions més importants de la civilització industrial, fornirà una llum potent, constant, neta i segura, que s'imposarà a les exigències del nou sistema de fàbrica. Més endavant tindrà altres aplicacions ben conegudes (calefacció, cocció d'aliments...etc.).

La ciutat de Barcelona utilitzà el gas per primer cop per a la il·luminació de la Llotja, el 1826. Anys després, el 1842, era la Rambla, la que substituïa els antics fanals d'oli per l'enllumenat de gas. Sant Andreu disposà de la seva fàbrica de gas l'any 1856 i, ja el 1876, el seu ús s'havia estès per bona part de la població.

A poc a poc, però, l'energia hidroelèctrica anà desplaçant el carbó i l'ús directe de l'aigua en moltes de llurs funcions. La primera vegada que es féu servir l'electricitat a Sant Andreu fou l'any 1885, per tal d'il·luminar la nova cúpula de l'església, el dia de la seva inauguració per la Festa Major. Uns anys més tard, el 1908, s'instal·lava l'enllumenat elèctric al carrer Gran; l'any 1921, l'Ajuntament aprovà l'enllumenat d'uns altres 17 carrers, com els de l'Ordre (Ignasi Iglésias), Malats, Nadal, Bascònia, Sant Sebastià...etc.



El carrer Gran de Sant Andreu, eix principal del poble, els anys vint.
Procedència: Arxiu Municipal del Districte de Sant Andreu.

5. El creixement urbà

La industrialització anava lligada a un creixement demogràfic continuat des del segle XVIII. A causa d'aquest creixement, l'any 1839 ja fou inaugurat el nou cementiri de Sant Andreu, per sobre de l'actual avinguda de la Meridiana. Cal dir que es conserva en aquest indret l'antiga creu de terme de la parròquia, una escultura del segle XVI que es trobava emplaçada a la cruïlla dels carrers de Santa Marta i Gran de Sant Andreu.

La situació de Sant Andreu a mitjan segle passat, ens la descriu acuradament PASCUAL MADDOZ:

«...Esta población es de las más florecientes entre las del llano de Barcelona; el primer grupo de casas forma una calle de 1/4 de hora de largo, tirada de S a N por la que pasa la carretera; esta calle desde su ingreso por la parte de la capital, cuyas paredes toca la riera de Horta, hasta la riera de San Andrés, que es un trecho como de una cuarta parte del total de la citada calle se denomina Arrabal y Casas Novas, incluyéndose en esta denominación varias casas diseminadas, y algunas reunidas en forma de calles separadas de la principal por la parte S.; en la del E. hay otra calle denominada de Santa Coloma. Siguiendo la principal desde la riera de San Andrés, que la atraviesa, hasta la cruz de piedra, se llama Calle Majó, y desde dicha cruz hasta el final de la población, por la parte N., se le nombra barrio de Tramontana, en la cual



Cementiri de Sant Andreu, on trobem l'antiga creu del terme parroquial.
Procedència: Arxiu Municipal del Districte de Sant Andreu.

se ve una hermosa fuente sobre la carretera, y comprende además otra calle hacia el S., con unas 50 casas. Cruzan la Mayor, casi en su medianía, la de San Lorenzo (l'actual Pons i Gallarza) y la Nueva (el carrer de Sant Antoni, actual Rubén Darío). En esta última estaba antes la pescadería, que se trasladó a la primera, y en el local que ocupaba se construyó una fuente de sencilla pero elegante arquitectura. Enfrente se halla la antigua casa consistorial, y al extremo E. de la plaza, la iglesia parroquial y rectoría, a cuyo pie corre la acequia condal. La calle de San Lorenzo da salida por el O. a la población y



Antiga capella de Santa Eulàlia de Vilapicina, sufragània de Sant Andreu de Palomar. Declarat Conjunt Històrico-Artístic.

Procedència: Institut Municipal d'Història.

dirige al barrio de Santa Eulalia, distante como 1/4 de legua; en él hay la calle de Piqué, las casas de la Artera, las del Torrente d'en Carabassa, varias quintas y granjas, y una capilla dedicada a Santa Eulalia, aneja de la iglesia parroquial (San Andrés)...»

Fou, això no obstant, a la segona meitat del segle, quan, de la mà de l'espectacular augment de població –l'any 1845 el cens andreuenc era de 4.350 habitants mentre que el 1897, l'any de l'agregació a Barcelona, era ja de 17.450–, s'inicià la urbanització moderna del terme, parcialment exclosa del projecte d'Eixample del Pla Cerdà, a l'entorn dels antics nuclis del Raval, les Cases Noves i de Santa Eulàlia de Vilapicina.

Efectivament, una de les conseqüències del treball industrial fou la necessitat d'urbanitzar noves zones del sòl andreuenc, d'incrementar els habitatges per a tots els nouvinguts.

Amb MARTÍ PONS (1985), bon coneixedor del Sant Andreu d'aquelles dècades, resumirem els aspectes més rellevants lligats al procés de creixement urbà: «...L'explanació de la Rambla (actual Passeig de Fabra i Puig), l'any 1877, fou l'eix directriu d'aquesta etapa. Totes les construccions de cases que des del carrer Gran anaven cap a muntanya, substituïnt terrenys agrícoles, obeïen a



Aspecte de l'actual passeig Fabra i Puig els anys 20, eix que unia Sant Andreu de Palomar amb Santa Eulàlia de Vilapicina.

Procedència: Arxiu Municipal del Districte de Sant Andreu.

aquesta necessitat. L'any 1876 ja s'havia aprovat el pla d'urbanització del mas Pujol, que comprenia el polígon riera d'Horta-Rambla-carrer de Nadal. Aquest mateix any també fou aprovat el pla del camp d'en Portabella (antiga fàbrica tèxtil), que tenia com a eix el carrer de Virgili. El 1875 ja s'havien aprovat, també, els plans urbanístics dels carrers Vallès i Monges cap a la via del Nord, que foren forçats per la construcció del convent-escola de Jesús Maria...».

Però un dels espais més característics, vinculats a tot aquest procés descrit, el constitueix, sense dubte, la plaça Mercadal, una magnífica plaça porticada dissenyada per l'arquitecte Josep Mas i Vila i inaugurada l'any 1850. Cal destacar que la part interior central de «la plaça», amb l'estructura metàl·lica, data del 1908.

Un dels aspectes lligats, també, a la creixent urbanització del Pla de Barcelona, des de mitjans del segle XIX, fou l'increment de la demanda d'aigua per a la indústria i la població en general. Avui encara conservem, a Sant Andreu, l'edifici del Pilar de l'aigua de Santa Eulàlia: una torre quadrada de quatre plantes al Passeig de Fabra i Puig. L'edifici fou construït a començaments d'aquest segle i constitueix un dels elements arquitectònics característics de la població.



Voltes de la Plaça Mercadal, dissenyada per l'arquitecte Mas i Vila.
Procedència: Arxíu Municipal del Districte de Sant Andreu.

Ja vàrem tractar alguns d'aquests aspectes en l'estudi dedicat al Rec Comtal (BUSQUETA, HUNTINGFORD, SOLA, 1989); remarquem, però, tal com assenyalàvem que «...La industrialització i la creixent urbanització del Pla de Barcelona des de mitjan segle XIX creà una demanda d'aigua que s'incrementava constantment. Les obres per a l'obtenció i distribució d'aigua cada cop eren més importants tècnicament i més costoses econòmicament; així, les principals companyies d'aigües es convertiren en autèntiques empreses industrials. La situació de Sant Andreu a la ribera del Besòs va fer que en el seu terme s'aixequés un establiment dedicat a l'extracció d'aigua. La Societat General d'Aigües de Barcelona construí, els anys 1890-1897, dos grans pous per a captar aigües subterrànies del Besòs que eren succionades per bombes accionades per màquines de vapor; a partir de 1914-1915, ho foren mitjançant l'aplicació de l'electricitat. L'aigua procedent dels pous de Sant Andreu se sumava a la captada en altres punts (Dosrius, Llobregat,...) a través d'una xarxa de conducció i emmagatzematge que cada cop fou més complexa...».

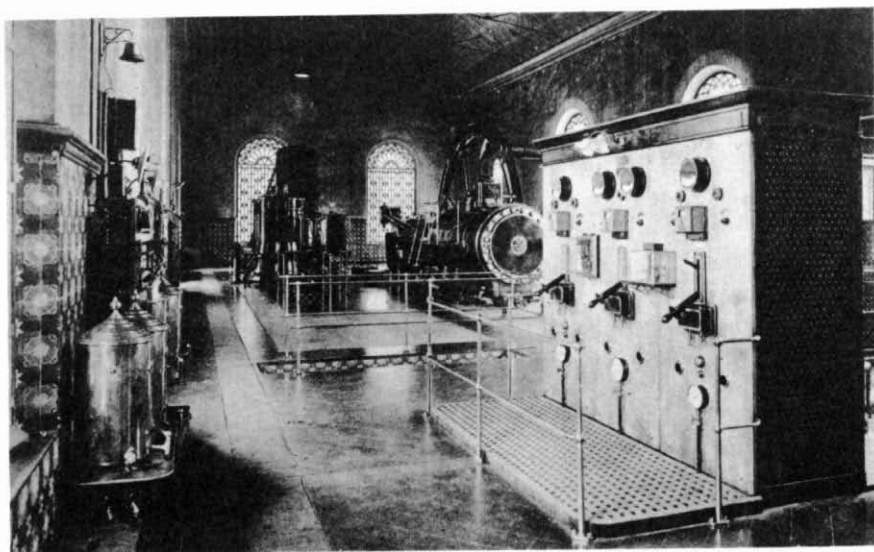
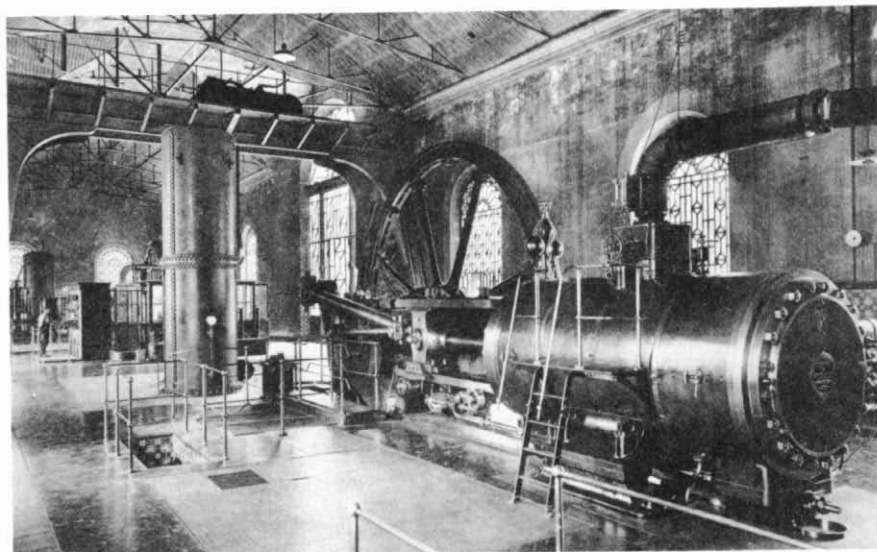


Antic pilar de l'aigua de Santa Eulàlia.
Procedència: extret del llibre de P. Mañà, *Records gràfics de Sant Andreu de Palomar*, Sant Andreu, 1981.

6. Les conseqüències socials de la industrialització

Com hem anat veient, el creixement industrial provocà a Sant Andreu l'augment del nombre de fàbriques, de la població, dels habitatges, el desenvolupament econòmic i l'enriquiment dels promotors d'aquesta via del progrés. Però, alhora, introduí el treball a preu fet dels obrers, les llargues i dures jornades laborals, el trencament amb unes pautes de conducta socials i familiars gestades durant molts anys.

El problema de la vellesa, com el del treball dels infants o el de les dones, vinculats també al procés descrit, apareix amb tota la seva cruessa en l'obra del poeta andreuenc Ignasi Iglésias «Els Vells», escrita l'any 1905: l'obra presenta la tragèdia dels obrers d'una empresa de filats retirats per vellesa sense cap mena de compensació econòmica. Ignasi Iglésias coneixia a fons aquesta problemàtica: era justament el món que l'envoltava al seu Sant Andreu de Palomar natal. Vegem-ne un fragment:



Diferents imatges de l'estació elevadora de la Societat General d'Aigües de Barcelona.

1. Sala de motors. En primer terme la màquina de vapor de caldera horitzontal, usada per a bombejar l'aigua.

2. Quadre de motors elèctrics. L'ús de l'energia elèctrica a partir de 1914-15 va relegar les màquines de vapor a una funció de reserva.

Procedència: Fons Rec Comtal. Arxiu Municipal del Districte de Sant Andreu.

- Úrsula: I, doncs?. Digues... Per què t'han despatxat? Respon-me!...
- Joan: Que no ho veus? Que no ho veus per què? Mira!
- Úrsula: Sí.
- Joan: Guaita aquests cabells, i aquest cos!
- Úrsula: Déu meu!
- Joan: Sóc vell, sóc vell, Úrsula!
- Úrsula: Pobres de nosaltres!
- Joan: Per què ens hi deixen arribar, a la nostra edat?
- Úrsula: I en Valeri?
- Joan: També!
- Úrsula: Només a vosaltres dos us han despatxat?
- Joan: No... A tots els filadors més antics de la casa.
- Úrsula: A tots?
- Joan: No n'ha quedat ni un. Ja ha arribat per a nosaltres l'hivern!

Un any abans que Ignasi Iglésias escrivís «Els Vells», Agustí ROBERT I SURIS publicava un suggerent llibret titulat: *A las clases directoras de Barcelona*. Hem enquadrat aquest treball dins d'un corrent generalitzat d'opinió favorable, o millor, conscient del problema social que comportava l'expansió industrial. Hom temia una massa obrera descontenta i, per aquest motiu, dintre dels mateixos ambients empresarials se cercaven les solucions més adequades. Una bona part d'aquesta tendència és a la base de la proliferació de colònies industrials al nostre país o d'empreses que assimilaven trets característics de les colònies.

Amb un pròleg força revelador, «Necesidad de tomar todos parte en la obra social. Urgencia del remedio», ROBERT dedicava unes ratlles al problema de la vellesa:

«...Pero aunque el trabajador gane el jornal suficiente para subvenir a sus necesidades y a las de su familia, difícilmente con su solo jornal podrá ver asegurado su porvenir, ya contra los paros forzosos de trabajo por enfermedad o circunstancias especiales, o ya contra la imposibilidad absoluta de la vejez. El obrero que durante su vida ha ayudado a formar un capital a su patrono, habiendo él recibido solamente el salario estricto para satisfacer sus cotidianas necesidades, tiene derecho, al imposibilitarse por cualquier accidente o por la edad, a ver segura su subsistencia por el resto de sus días. El obrero es un ser racional, no una máquina a la que se abandona para siempre cuando se ha hecho inservible para el trabajo. Al trabajador que no ha hecho ahorros en cantidad suficiente (y ya sabemos la casi imposibilidad en que se halla de hacerlos) no le queda más recurso en su vejez que pedir limosna o acabar sus días en un asilo benéfico. ¿Es esto justo? ¿No repugna la conciencia honrada

y medianamente caritativa de cualquier patrono ver como se aniquila y se extingue por falta de medios la existencia de aquél que con su trabajo le ha ayudado a satisfacer sus necesidades, sus comodidades y tal vez sus caprichos? El obrero, para trabajar con fruto y en las condiciones debidas a un ser racional, necesita hacerlo con aquella tranquilidad de espíritu que sólo tiene quien se ve asegurado su porvenir, y que únicamente se obtiene por medio de un trabajo bien remunerado. Es deber de humanidad por parte de los patronos remediar la situación del obrero respecto a este particular, ya que las hermandades constituidas entre los trabajadores, con ser muy buenas, de poca cosa sirven a causa de la escasez de recursos a que necesariamente deben sujetarse. Por esto es muy conveniente para asegurar el porvenir del obrero, la implantación de montepíos alimentados con fondos patronales exclusivamente, y no con fondos de los obreros porque no es justo que éstos para proveer su subsistencia futura hagan tales ahorros que les priven de comer en la actualidad. Y, no se crea utópica la idea de estos montepíos, puesto que en nuestra misma patria se ha realizado con éxito excelente en la Fábrica de Electricidad del Norte de Madrid por iniciativa de su fundador y director, el señor marqués de Camarines...” (ROBERT, 1904, 26-27)

7. Epíleg

Ho apuntàvem en la introducció: la Revolució Industrial, el pas d'una economia rural a l'economia industrial, constitueix el fet més rellevant del segle passat. En aquest sentit, hem tractat d'oferir una sèrie de temes que necessiten un estudi aprofundit a Sant Andreu: els mitjans de transport i les comunicacions, les noves fonts d'energia, la importància del tèxtil, autèntic motor de l'economia del segle XIX, l'urbanisme i el creixement urbà. L'esquema pot servir, però hi ha, segurament, molts altres punts sobre els quals caldrà reflexionar: els orígens i desenvolupament del moviment obrer, l'associacionisme en general, el treball i el paper de les dones en aquest procés, el trencament de la família tradicional, la influència de les noves tendències artístiques, per citar-ne alguns. Tenim constància, ja, d'uns primers projectes en aquesta línia, com per exemple l'estudi que estan realitzant Nèlida Celma, Mercè Franco i Yolanda Serrano sobre l'empresa Fabra i Coats.

No cal dir que el moviment industrial a Sant Andreu reproduceix a grans trets la indústria catalana del moment; caldrà, per tant, endegar, en la mesura que això sigui possible, un treball comparatiu amb d'altres indrets on la instal·lació fabril hagi tingut la importància que, creiem, aquí va tenir.

CRONOLOGIA

- 1839 – Ferran Puig estableix la primera fàbrica a Sant Andreu: el «Vapor del Fil».
 - Inauguració del cementiri de Sant Andreu.
- 1840 – Cotonera del Sr. Mas i Esteve, coneguda amb el nom de «Vapor del Rec».
- 1844 – S'inaugura Filatures Fabra.
- 1850 – «Ca l'Alsina», adquirida després per Andreu Basté i més tard per Fabra i Coats.
 - Jaume Vilardell instal·la una fàbrica de teixits al carrer Pons i Gallarza, on hi havia el Casino «el Progreso», avui Casal Catòlic.
 - Inauguració de la Plaça Mercadal.
- 1850-60 Farinera Almirall i Morros, al carrer Piferrer.
 - Fàbrica Portabella, «els alemanys», al carrer Virgili, més tard Sociéte Lanière Barcelonaise.
- 1852 – Fàbrica de Marian Puig i Cia.
- 1854 – Ferrocarril de França.
- 1855 – Ferrocarril del Nord.
- 1856 – Fàbrica de Gas.
- 1857 – Farinera Gran.
- 1876 – Urbanització del sector Plaça Nadal.
- 1877 – Tramvia de foc. Barcelona-Sant Andreu.
 - Urbanització de la Rambla.
- 1884 – Fusió Fabra i Portabella C. Fabra i Cia i Manuel Portabella, fill i Cia («Vapor del Fil»).
- 1885 – Impremta D.S. Asmarats.
 - Primera vegada que es fa servir l'electricitat.
 - Il·luminació de la cúpula de la parròquia de Sant Andreu.
- 1896 – Fàbrica dels Germans Mateu «Can Galta Cremat», al carrer Bartrina.
 - Automòbils «Espanya», propietat del Sr. Batlló i més tard de Valentí Iglésias.
 - Can Balsells, on hi ha l'actual Centre Cívic.
- 1903 – Fusió de Filatures Fabra amb l'empresa anglesa Coats: Fabra i Coats, més tard la fàbrica es trasllada a Ca l'Alsina i després s'adquireix el «Vapor del Rec».
- 1908 – Instal·lació de la llum elèctrica al carrer Gran de Sant Andreu.
- 1917 – La Maquinista Terrestre i Marítima s'instal·la a Sant Andreu.
- 1928 – S'inaugura la fàbrica «Hispano Suïssa», més tard Pegaso.

INDÚSTRIES MÉS CARACTERÍSTIQUES DESAPAREGUDES

TÈXTILS

Antoni Llardent	Carrer Isabel II (actual Otger)
Àngel Blanch	Carrer Sant Antoni (Rubén Darío)
Can Seixanta	Carrer Bascònia
Can Balsells	Carrer Gran (actual C. Cívic)
Can Mas	Carrer St. Cristòfol (Balari i Jovany)
Can Aulet	Carrer St. Miquel (Llenguadoc)
Ca l'Alsina	Carrer Gran de Sant Andreu
Can Portabella	Carrer Virgili
Can Marca (Eulogi Marca)	Torrent Estadella
Eduard Llenas	Carrer Ramon Batlle
Germans Mateu (Can Galta Cremat)	Carrer Bartrina
Jaume Brossa	Plaça Brossa
Jaume Vilardell (Can Gana)	Carrer Pons i Gallarza
Joan Guardiola	Passeig Torras i Bages
Marian Cortès (Gitano)	Carrer Santa Cristina (Torras i Bages)
Mas i Esteve (Vapor del Rec)	Carrer Balari i Jobany
Miquel Turuguet	Carrer Grau
Ribó i Feliu	Carrer Gran de St. Andreu
Tano Carbó	Carrer Sta. Marta
Vapor del Fil (Puig i Cia)	Passeig Fabra i Puig
Valentí Iglésias	Carrer Joan Torras
Vda. Puntí i Figueras	Via de Baix (Andana)

ADOBERIES-PELLERIES

Can Saragossa	Carrer Gran de Sant Andreu
Pelleria Els Alemanys (Can Calau)	Carrer Gran de St. Andreu
Ramon Riera	Carrer Andana
S. Ausió (Verdet)	Carrer Virgili

FARINERES

Farinera Gran	Riera d'Horta (Rovira i Virgili)
Molí de Sant Andreu	Rec Comtal
S. Almirall	Camí d'Horta (carrer Piferrer)

AUTOMÒBILS

Espanya (Batlló S. en Cta.)	Carrer Valentí Iglésias
Hispano Suïssa	Riera d'Horta (Rovira i Virgili)
E.N.A.S.A. (Pegaso)	Gran de la Sagrera

FÀBRICA DE GAS

Fàbrica de gas	Carrer Sant Adrià
----------------	-------------------

BIBLIOGRAFIA

MANUEL ARRANZ I HERRERO, *La indústria farinera de Sant Martí de Provençals a la segona meitat del segle XIX*, in «El Pla de Barcelona i la seva Història», Barcelona, Eds. La Magrana, 1984, 433-440.

BARCELONA ARTÍSTICA E INDUSTRIAL. ÀLBUM DE FOTOGRAFÍAS, Barcelona, Sociedad de Atracción de Forasteros, 1919.

ALBERTO DEL CASTILLO, *La Maquinista Terrestre y Marítima, personaje histórico*, Barcelona, Ed. Seix Barral, 1955.

JOAN CLAPÉS I CORBERA, *Fulles Històriques de Sant Andreu de Palomar*, Barcelona, Llibreria Catalònia, 1930 [9 vols.].

COMPANÍA ANÓNIMA HILATURAS FABRA Y COATS. MEMORIA DEL CENTENARIO (1844-1944), Barcelona, 1944.

JOAN COSTA, RAIMON BONAL, *Sant Andreu de Palomar: del municipi independent al barri actual*, Sant Andreu, Associació de Veïns, 1979.

LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARITIMA. 125 ANIVERSARIO (1855-1980), Barcelona, 1980.

PASCUAL MADOZ, *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Tom. XII, Madrid, 1849, 623-624.

MEMORIA SOBRE LAS OBRAS SOCIALES EN FAVOR DE LOS TRABAJADORES DE LA COMPANÍA ANÓNIMA HILATURAS DE FABRA Y COATS DE BARCELONA, Barcelona, 1916.

JORDI NADAL, *La formació de la indústria moderna, a «Catalunya, la fàbrica d'Espanya. Un segle d'industrialització catalana, 1833-1936»*, Barcelona, Ajuntament, 1985.

MARTÍ PONS I SERRA, *La prosperitat de Sant Andreu en l'últim terç del segle passat*, Sant Andreu, Butlletí de la Festa Major, 1985, 22-23.

AGUSTÍ ROBERT I SURIS, *A las clases directoras de Barcelona*, Barcelona, 1904.

JOSEP M. VILARRÚBIA I ESTRANY, *Història dels carrers de Sant Andreu*, Barcelona, 1982.