

La evolución morfológica de los suburbios industriales de tipo intersticial del siglo XIX. El barrio de Hostafrancs (Barcelona)*

por CARLES CARRERAS I VERDAGUER

La Geografía pone un énfasis especial en el estudio de los problemas del paisaje y en la importancia del análisis de las formas, pero con una dedicación que de ningún modo ha sido regular. Desde un enfoque paisajístico se han estudiado los aspectos geológicos y estructurales, biogeográficos y agrarios; se han formado incluso escuelas geográficas especializadas en el estudio exclusivo del paisaje. Este, como manifestación externa del espacio geográfico, centra lógicamente el interés de los estudios, pero en Geografía urbana este enfoque ha sido tal vez poco utilizado, predominando el punto de vista de tipo funcionalista. En este sentido apunta el artículo que en 1950 publicó Jean Tricart (1), quien ya realiza un primer esquema director de este tipo de estudios y aporta un ejemplo concreto. Con sentido parecido destacan los trabajos de Aldo Rossi (2), y una reciente obra de divulgación de la profesora Sylvie Rimbert (3).

Los estudios del paisaje urbano son válidos e imprescindibles, pero siempre que se realicen buscando a la vez en él la doble representación de que trata Lefebvre (4). El paisaje urbano es a la vez la morfología física de una realidad social primera —la de sus habitantes— y la representación concreta de otra realidad social más alejada —la estructura general de la sociedad en que se inscribe—. En este sentido son de notar las intuiciones de Friedrich Engels en varias de sus obras, especialmente en su trabajo acerca de las condiciones de

* Este trabajo es un resumen de nuestra Tesis de Licenciatura, *Hostafrancs. Aportación al estudio de un barrio*, dirigida por el Dr. Horacio Capel y presentada en el Departamento de Geografía de la Universidad de Barcelona en junio de 1972. El texto íntegro ha sido publicado en catalán (*Hostafrancs. Un barri de Barcelona*, ed. Selecta, Barcelona, 1974).

(1) Jean TRICART, *Contribution a l'étude des structures urbaines*, "Revue de Géographie de Lyon", Lyon, 1950, págs. 145-156.

(2) Aldo ROSSI, *La arquitectura de la ciudad*, Barcelona, ed. Gustavo Gili, 1971.

(3) Sylvie RIMBERT, *Les paysages urbains*, Paris, ed. Colin, 1973.

(4) Henri LEFEBVRE, *El derecho a la ciudad*, Barcelona, ed. Península, 1969.

la vida obrera en el Little Ireland de Manchester (5). Creo que este trabajo podría ser considerado como uno de los primeros estudios urbanos modernos. Engels llega a formularse la problemática del paisaje urbano a partir del análisis de las estructuras políticas de la sociedad capitalista. De este modo sigue un camino inverso al que realiza la Geografía, ya que ésta se formula la problemática de las estructuras sociales a partir del análisis de la morfología, pero con unos resultados igualmente válidos.

Los estudios de Engels nos sitúan precisamente en la época en que la industrialización recrea y modela las ciudades. Se forman inmensas áreas suburbanas en las grandes ciudades y se incide de forma poderosa en sus cascos urbanos y en las pequeñas ciudades. Nuestra investigación se centra, pues, en las áreas suburbanas de mediados de siglo XIX, con la problemática de la transformación de la ciudad en su forma y contenido. Estas áreas suburbanas se pueden definir por la existencia conjunta de diversas utilizaciones del suelo —agrícola, industrial o residencial— en función precisamente del crecimiento y expansión de la ciudad. Se forman así grandes espacios rur-urbanos, donde se encuentran núcleos de población menos importantes que la ciudad central e intensamente relacionados con ella según una estructura jerárquica, pero con una entidad jurídica y una personalidad independientes por completo. Entre estos diversos centros existen también unos espacios vacíos, «intersticiales», fundamentalmente agrícolas, a los que el proceso de crecimiento de la ciudad va cambiando de uso, de forma más o menos lenta. De esta manera pasan a convertirse en suburbios, algunos de los cuales pueden llegar a alcanzar una personalidad duradera. Se constituyen así lo que por su origen hemos denominado *suburbios intersticiales*.

No es un fenómeno extraño en absoluto el de la incorporación al espacio urbano de sectores agrícolas; se ha producido en todas las épocas de crecimiento de las ciudades. Pero el carácter altamente conservador que poseen las estructuras urbanas, que mantienen como fosilizadas las circunstancias de su formación, permite una identificación de sus características, la cual puede llegar a individualizar a estos barrios intersticiales entre los demás sectores de la ciudad. Así, se perpetúan en la morfología y tipología urbanas unas componentes de tipo histórico que definen el origen de los barrios y su evolución, en sus aspectos de crecimiento y de sucesión de diferentes contenidos sociales. Ello es muy importante, por un lado, para explicar la situación real de la ciudad y, por otro, para acercar la investigación al concepto individualizador de un barrio, a una diversificación del espacio interno de las ciudades.

Situando dentro del marco de la sociedad occidental este momento histórico, con la complejidad de las distintas fases de desarrollo del sistema capitalista, el crecimiento demográfico y el desarrollo urbano de la ciudad son movidos casi exclusivamente por un único motor, la *especulación*, derivada de la propie-

(5) Friedrich ENGELS, *La situación de la clase obrera en Inglaterra*, escrita en 1844, (trad. cast. Buenos Aires, Editorial Futuro, 1965, 288 págs.).

dad privada del suelo urbano. Es cierto que, a pesar de ello, muchas ciudades han podido llevar a cabo determinadas planificaciones, que a menudo han supuesto expropiaciones, pero en muy pocos casos éstas han restringido la libertad de acción de los especuladores o de los promotores privados; muy al contrario, generalmente la han estimulado. Se podría afirmar sin error que las ciudades occidentales se han desarrollado de forma «espontánea», o «en mancha de aceite», como tradicionalmente se ha dicho del caso concreto de la ciudad de Barcelona.

Así pues, dentro de estas coordenadas, se trata de analizar la formación y evolución de un suburbio de este tipo intersticial, nacido a impulsos de la Revolución Industrial y dentro del marco de la sociedad capitalista, para interpretar los distintos significados que sus estructuras morfológicas reportan.

LA CREACION DEL BARRIO DE HOSTAFRANCs

Nuestro estudio se centra en un pequeño barrio de Barcelona situado en el centro-suroeste de la aglomeración, entre Montjuïc, el ensanche del siglo XIX y el antiguo municipio de Sants; barrio que jamás en su historia ha alcanzado una categoría jurídica municipal independiente (6). Se trata, pues, de una de estas áreas intersticiales, nacida en un momento de desarrollo urbano y cuya posterior urbanización personaliza de alguna forma. Estas son precisamente las características que nos llevaron a su estudio, su situación *intersticial*.

El emplazamiento de Hostafrancs ofrecía hasta mediados del pasado siglo, cuando se inició su formación, unas condiciones que resultarían determinantes. La existencia de la montaña de Montjuïc y de la colina dels Inforcats ofrecían en este punto un paso obligado para las comunicaciones de la ciudad de Barcelona hacia Valencia, Zaragoza y Madrid. Por allí pasaba ya la vía Augusta romana, que iba a cruzar el Llobregat por el puente del Diable en Martorell, y en el collado formado entre ambas elevaciones se situó durante muchos años una cruz de término que señalaba la entrada al municipio barcelonés (7). Este papel, relacionado íntimamente con las comunicaciones, perduró a lo largo del tiempo en Hostafrancs, y motivó la fijación del primer núcleo de población, y su función explicará gran parte de su posterior desarrollo.

La red viaria apareció, pues, como la estructura que organizó en cierta forma el poblamiento en esta área carente de núcleo aglutinador (hay que notar, como ejemplo, que la parroquia, que en el área cultural hispánica suele ser un importante aglutinante de población, no se constituyó hasta 1868, y el templo no fue levantado hasta 1893; es decir, que fue a la zaga del poblamiento).

(6) Sólo en el año 1867 se registraron algunas gestiones para conseguir la autonomía municipal respecto de Barcelona, sin que obtuvieran resultados positivos; cf. Francesc CARRERAS i CANDI, *La ciutat de Barcelona*, Barcelona, ed Martín (s.a.), pág. 956.

(7) La existencia de un baldaquín originó su nombre, Creu Coberta, que aún perdura en la toponimia local.

Las formas urbanas, con su marcado carácter conservador, fosilizaron esta situación inicial. Los antiguos caminos se convirtieron en las actuales calles; las carreteras al Port, a Sant Boi, a Madrid y a Sarrià pasaron a constituir otras tantas calles con la construcción de edificios a lo largo de ellas; dos de éstas conservan aún incluso el nombre de «carretera», las de la Bordeta y de la Creu Coberta, y la primera de ellas hasta su antiguo trazado irregular.

Las comunicaciones y el comercio

Las influencias de la red viaria en la urbanización trascendieron el campo de lo puramente formal. La primera licencia de construcción (8), expedida el año 1840, fue otorgada para la edificación de un hostel. Este hostel, naturalmente, estaba en función de las comunicaciones. Los mercaderes y transportistas que iban y venían de Barcelona se veían obligados, a menudo, a pernoctar allí (hasta 1859 no fueron derribadas las murallas de Barcelona) y además aprovechaban para hacer el cambio de ruedas necesario a su adecuación al tipo único autorizado dentro del núcleo urbano barcelonés. Este hostel fue también el origen del nombre del barrio, ya que se llamaba, como el lugar de origen de su propietario, «hostal de Hostafrancs» (9).

En torno a dicho hostel, y en relación también con la importancia de las comunicaciones, se estableció una primera población, compuesta en su mayoría por gitanos, que se dedicaban al comercio de ganado, especialmente de caballerías para los transportistas. De este modo, la primera función de servicios del barrio se fue decantando hacia lo específicamente comercial. El inicio de las funciones comerciales se vio favorecido por el hecho de que los felatos, hasta principios del siglo xx, se hallaron aún establecidos donde estuviera establecido el antiguo límite municipal (10), con lo que Hostafrancs estuvo desgravado durante algunos años de los impuestos urbanos sobre gran número de productos, con el consiguiente abaratamiento de los precios.

Así pues, un emplazamiento ventajoso respecto de las comunicaciones y ciertas franquicias derivadas de su situación marginal respecto de Barcelona apoyaron el afianzamiento de la función comercial, y su progresivo desarrollo fa-

(8) El suelo de Hostafrancs se hallaba casi por completo dentro de los límites de la zona militar en que se prohibía la construcción para la seguridad de las murallas, promulgada por las reformas borbónicas; cf. Ramón GRAU, *Las transformaciones urbanas de Barcelona en los orígenes de la Era industrial*, "Estudios Geográficos", Madrid, vol. XXI, n.º 118, febrero 1970, págs. 150-151.

(9) Hostafrancs del Sió es una aldea de la Segarra, en el actual municipio de l'Arañó. Anteriormente el lugar era conocido como Creu Coberta o como "els Inforcats", por la proximidad de la cruz y de la colina.

(10) El pequeño territorio de Hostafrancs fue cedido en 1839 a Barcelona por el municipio de Sants, a cambio de un sector litoral, con lo que la Creu Coberta dejó de ser cruz de término, lo cual favoreció su desaparición; cf. Andreu CASANOVAS I CANTARELL, *Monitor o Consueta parroquial de Santa Maria de Sants*, Barcelona, 1851; copia dactilografiada en el Instituto Municipal de Historia de Barcelona.

voreció su expansión. Del primer hecho de la confluencia de tres carreteras se pasó al establecimiento de la línea ferroviaria que sigue todo el curso del Llobregat. La estación terminal de esta línea se situó justo en la frontera de Sants y Hostafrancs, junto a la riera de Magòria (11). Esto aportó una considerable masa de viajeros del interior de Cataluña, procedentes especialmente del Baix Llobregat, y estos primeros viajeros se han llegado a convertir con el tiempo en verdaderos migrantes pendulares hacia Barcelona que cuentan en Hostafrancs con la posibilidad de proveerse en un centro comercial muy cercano a su propia estación.

Esta tendencia no dejó de reforzarse a medida que el área de influencia de la ciudad se fue afianzando y ampliando, lo cual comportó el establecimiento de líneas regulares de autobuses con todos los municipios del Baix Llobregat, cuyas terminales se establecieron también en la plaza de España, es decir, a las mismas puertas de Hostafrancs (12).

Paralelamente a esta expansión suburbana se fueron consolidando también las comunicaciones del barrio con la propia ciudad de Barcelona, especialmente desde la incorporación a ésta del municipio de Sants. Desde 1875 funcionaba un tranvía con el trayecto Ramblas-Sants, y desde 1894 otro entre Sants y el puerto, que seguía el Paralelo; ambos tranvías fueron electrificados en el año 1904. En la actualidad cruzan o llegan hasta Hostafrancs, de forma regular, once líneas de autobuses interurbanos.

De esta forma la situación siempre intersticial de Hostafrancs ha beneficiado paradójicamente al barrio. Sin que en él existiera ningún motivo particular de atracción, se han creado de forma algo casual y compleja las condiciones necesarias para desarrollar un centro comercial de alguna importancia.

Se hace ya preciso concretar este desarrollo de Hostafrancs en algunas cifras. En el año 1851, muy poco después de la primera formación del barrio, éste contaba ya con unos 2.150 habitantes, cobijados en unas 370 casas o edificios, procedentes en su mayoría de las áreas rurales de Cataluña (13). A través de una pequeña muestra que hemos podido establecer, se observa que en esta fecha un 22% de los habitantes se dedicaban a la agricultura, un 48% a la industria— la mayoría a la cerámica, como se verá más adelante— y un 30% al comercio y los transportes. En el año 1900 la población ascendía a 14.000 habitantes, con un 73% de la población activa dedicada a la industria, y un 26% al sector terciario —un 14,5% al comercio, concretamente—. En 1920 se habían

(11) La datación de la construcción de esta línea ferroviaria es compleja. Según los estudios de Palou i Sarroca (inéditos), la línea de Manresa a Berga fue concedida en 1881 y construida entre 1885 y 1887; en 1890 se construyó el tramo Manresa Alta-Manresa Norte y en 1904 la prolongación hasta Guardiola de Berga. La línea Martorell-Barcelona, por la orilla derecha del Llobregat, fue abierta el año 1912, y en 1919, de la fusión de estas dos compañías con otras, se constituyó la Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes, que, entre 1922 y 1924, enlazó Martorell con Manresa.

(12) Cuatro empresas distintas realizan esta función en la actualidad, con más de veinte líneas y con frecuencias bastante elevadas.

(13) Cifras extraídas de Andreu CASANOVAS I CANTARELL, *op. cit.*

alcanzado ya los 16.700 habitantes, pero para esta fecha no se poseen datos acerca de la población activa (14).

Tras la fuerte conmoción social que supuso el dramático fin de la Segunda República española, se produjo otro hecho, externo también al barrio, que contribuyó al auge del comercio. La aceleración de la corriente inmigratoria hacia Barcelona, en unas condiciones de penuria total de viviendas y servicios, originó la acumulación de habitantes en las faldas de Montjuïc, donde éstos pudieron levantar un sinnúmero de barracas. Los primeros núcleos de autoconstrucción databan ya de la Exposición Internacional de 1929 (15), que también atrajo gran número de mano de obra inmigrada, pero fue en la posguerra cuando el problema adquirió mayores proporciones. Se contó así con una población cuyo número exacto es imposible calcular, pero que sin duda llegó a doblar, por lo menos, el total de habitantes de Hostafrancs, que en sus momentos más álgidos, en 1945, alcanzó los 20.146 habitantes. Toda esta población inmigrada encontró en la carretera de la Creu Coberta un centro comercial donde abastecerse. De esta situación, que se prolongó hasta el año 1967 (16), quedó como recuerdo la línea de autobuses número 1, que desde su origen en la plaza de España —centro de comunicaciones y puerta de Hostafrancs— servía al principal núcleo de barracas.

Efectuando un análisis de la situación del comercio de Hostafrancs en el año 1965 —año en el que centramos nuestra investigación—, se aprecia el absoluto predominio de establecimientos de venta al detall en todo el suelo del barrio. Desde el punto de vista locacional se aprecian claramente dos núcleos importantes de aglomeración de comercios, uno en torno al mercado municipal y otro a lo largo de la carretera de la Creu Coberta.

El año 1889 se creó el mercado de Hostafrancs, con la arquitectura de acero, tradicional en este tipo de edificios en Barcelona, uno de los treinta y ocho mercados municipales que existen actualmente en la ciudad; la proximidad a las huertas del Llobregat —geográfica y también real en función de las comunicaciones— le proporcionó una gran cantidad de suministradores de productos frescos —vendían los propios agricultores, especialmente sus mujeres— a precios relativamente bajos. Esta situación se prolongó hasta 1970, en que se produjo la centralización de todos los productos frescos en Mercabarna, gran mercado central de Barcelona situado al sur de la aglomeración. Los puestos de

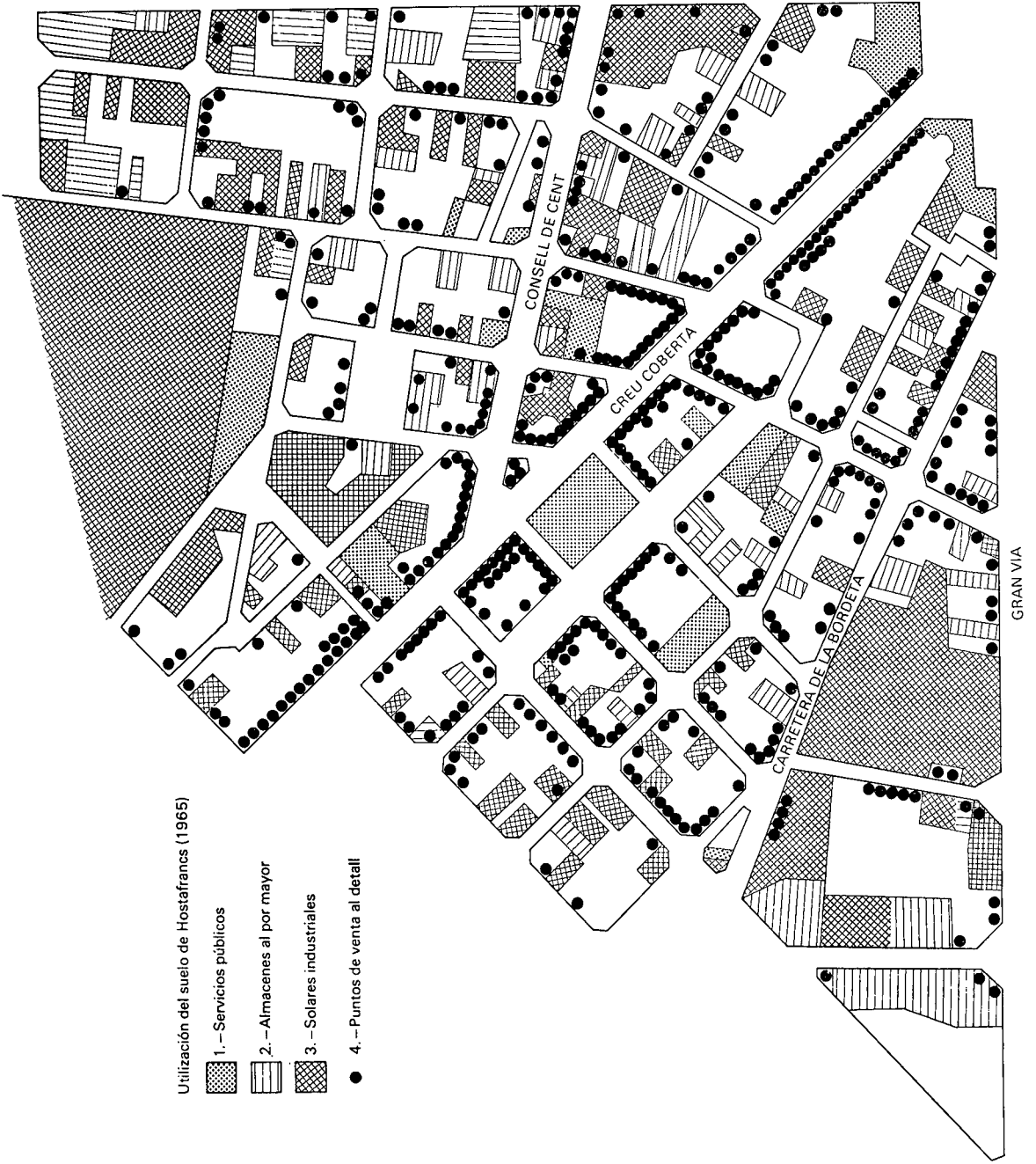
(14) Las cifras, extraídas del *Anuario Estadístico de la Ciudad de Barcelona*, son sólo aproximadas, dada la diferencia territorial existente entre las áreas administrativas que comprenden el barrio en aquellos años y en la actualidad.

(15) A principios de siglo existían ya dentro de los límites del actual distrito VII —que engloba a Hostafrancs— seis núcleos de barracas, por lo menos. Cf. Teresita GARCÍA CASTRO DE LA PEÑA, *Política urbana de la época de la Dictadura en Barcelona. Los grupos de viviendas Eduardo Aunós y Ramón Albó*, Tesis de Licenciatura del Departamento de Geografía de la Universidad de Barcelona, mayo 1973 (inérita). En el presente número de la "Revista de Geografía" se publica un resumen de la misma.

(16) En 1967 fueron oficialmente demolidos los últimos núcleos de barracas de Montjuïc; cf. J. M. HUERTAS CLAVERÍA, J. FABRÉ y J. MARTÍ, *El Montjuïc del siglo XX*, Barcelona, 1969.

Utilización del suelo de Hostafrancs (1965)

- 1. - Servicios públicos
- 2. - Almacenes al por mayor
- 3. - Solares industriales
- 4. - Puntos de venta al detall



venta de verduras y frutas representan en Hostafrancs el 40% de todos los del mercado, lo que da idea de su importancia. En torno a él y rodeándolo por completo, probablemente desde la misma época de la creación del mercado, existen 86 puestos de venta de artículos de ocasión («encantes»), de los cuales, en 1965, 66 eran de tejidos, confección, mercería y géneros de punto. En las manzanas vecinas se ha producido una muy lógica concentración de establecimientos de alimentación, de mercería y de bebidas. Este mismo tipo de establecimientos, junto con las peluquerías y los talleres de reparación de automóviles, es el que se reparte de forma dispersa, pero homogéneamente, por todo el barrio. Ello proporciona, pues, una estructura comercial de tipo adecuado al nivel del barrio, con la concentración puntual del mercado como hecho notable, pero que se registra en torno a todos los demás mercados barceloneses.

A lo largo de la carretera de la Creu Coberta aparece otra clara superconcentración comercial; en los 136 edificios con que cuenta dicha calle se citan 160 establecimientos comerciales y de servicios, sin contar, naturalmente, el mercado y sus «encantes», aunque éstos se hallan situados en la misma carretera. En cuanto a la especialización, y tal vez como herencia de la tradición textil del barrio, un 37,5% de los establecimientos pertenecen al ramo de la confección (17); le siguen en importancia los de alimentación y bebidas y los de piel y calzado. Pero lo más destacable es el rango que han adquirido estos establecimientos. Excepción hecha de algunos pequeños comercios, entre los que se advierte un elevado número de panaderías, la mayoría de ellos adquieren una gama de productos que sobrepasa ampliamente el rango de centro comercial de barrio (18), pero sin alcanzar tampoco de forma completa el de centro de ciudad, lo que se explica por la razón de que existen una serie de establecimientos de por sí de elevado rango, pero, en cambio, faltan por completo otros del mismo nivel. Los establecimientos de confección y de alimentación son particularmente especializados; existen diversas tiendas de calzados y artículos de piel, de confección masculina y femenina, de confección infantil, de quesos, de aceites, de pastas para sopa, etc... Todo el comercio, en general, presenta un alto grado de especialización (pastelerías, floristerías, objetos de regalo, joyerías, librerías, tiendas de muebles), en cambio faltan grandes almacenes, hoteles, restaurantes de categoría y grandes cafeterías. Todo esto lleva a la conclusión de considerar a Hostafrancs como un centro comercial de segundo rango dentro de la jerarquía de mercado de Barcelona, pero con una connotación social de carácter pequeño burgués e incluso de clase obrera muy marcado.

Esto por cuanto se refiere a la morfología externa urbana. En lo que hace referencia a la población del barrio, el porcentaje de habitantes de Hostafrancs

(17) Predomina la confección masculina, y es normal el hecho de que estos establecimientos poseen sucursales en el CBD de Barcelona.

(18) A falta de un estudio riguroso del tipo de los realizados por Brian Berry, dada la carencia de datos, esta clasificación se basa en unos apuntes de un intento de jerarquización de las actividades terciarias de una ciudad realizado por la profesora Anne Marie Seronde, de la Universidad de Caen.

dedicados al comercio es también muy considerable. De los 6.993 habitantes activos del barrio, el año 1965, cerca de un tercio (28 %) se dedicaban a esta actividad. Aunque, evidentemente, gran parte de esta población puede trabajar fuera del barrio (19), la importancia manifiesta de este porcentaje indica bien a las claras el papel de centro comercial destacado que, en principio, ha adquirido el barrio, gracias a su situación intersticial.

LA REVOLUCION INDUSTRIAL Y SU IMPACTO EN HOSTAFRANCOS

Mientras que en los inicios de la Revolución Industrial, la manufactura algodonera condicionó en Barcelona la evolución del casco de la ciudad, encerrada dentro de sus murallas, la expansión del uso del vapor como fuerza motriz afectó profundamente, en cambio, a los municipios periféricos, y de una manera especial a los de Sants y Sant Martí de Provençals. También en este aspecto, en Hostafrancs desempeñó un papel destacado su situación intersticial.

Como ya hemos indicado, la primera edificación con permiso oficial se levantó en Hostafrancs en el año 1840 —se trata del ya mencionado *hostal*—, y a principios del siglo xx el barrio ya estaba completamente construido en toda su superficie. El ritmo de edificación fue muy rápido; como ejemplo de ello puede citarse que, entre el último trimestre de 1848 y finales de 1850 se concedieron 47 permisos de construcción de nuevos edificios, 11 para efectuar reformas (consistentes especialmente en levantar uno, dos y hasta tres pisos más) y uno para vallar un solar aún vacío (20), claro indicio esto último de la temprana desaparición del espacio rural. En el año 1851 se registraban ya —como hemos indicado— 370 casas en Hostafrancs (21); en 1900 la cifra era de 1.035 edificios, y en 1970, según el censo, existían 856 edificios (22). Así pues, durante once años de mediados del siglo xix se levantó el 35 % de los edificios de 1900 y el 43 % de los actuales. No existen datos posteriores a 1850, con el mismo nivel de detalle; pero cabe suponer que, aunque el ritmo de construcción decreciera algo, muy pronto se cubrieron del todo las 31,6 ha que supone la superficie de Hostafrancs.

Todo ello indica un rápido proceso de urbanización que coincide con los inicios de la industrialización en el llano de Barcelona. Esta rápida urbanización queda suficientemente probada con los datos anteriores. Ahora bien, el fenóme-

(19) De todos modos, hemos observado que gran número de establecimientos comerciales poseen también vivienda, lo que relaciona de forma clara a los comerciantes del barrio con su propia actividad.

(20) Datos extraídos del *Registro de los expedientes de obras en los seis distritos de esta ciudad —arquitectos— (1848-1850)*, contenido en la caja 154 de la subsección "Consellers", n.º XIV, Obrería, del Instituto Municipal de Historia de Barcelona.

(21) Andreu CASANOVAS I CANTARELL, *Monitor o...* (vid. supra).

(22) En la actualidad existen menos edificios que en 1900, dado el mayor volumen de las construcciones modernas, que agrupan varios antiguos solares.

no más destacable es el carácter intersticial —o más bien marginal— en que queda sumergido Hostafrancs dentro de este proceso: la industria que mueve en gran parte esta rápida urbanización no se halla estrictamente dentro del territorio del mismo barrio. De todas formas ya se ha señalado que existía una actividad manufacturera tradicional profundamente arraigada: la fabricación de cerámica. Esta, en un momento dado, motivará incluso la fijación de un importante contingente de población (23). En el año 1851 el *Monitor* citaba ya trece fábricas de cerámica en Hostafrancs, aunque de reducidas dimensiones, que ocupaban una media de tres trabajadores por fábrica. De todas formas ellos son los responsables de la desaparición parcial de la colina dels Inforcats, de la que actualmente sólo resta el pie de la plaza de toros de Las Arenas, elevada algo más de tres metros por encima del nivel general de la plaza de España. De esta actividad sólo ha perdurado una fábrica, aunque importante, que en sus momentos de mayor auge —hacia principios de siglo— ocupó a unos quinientos trabajadores, y que desde 1894 produce solamente porcelana electrotécnica. Esta ha sido, pues, una actividad industrial que ha tenido raíces y personalidad propias en el barrio; nacida en función de la localización de la materia prima —la arcilla—, fácilmente obtenible en un área rural y que a medida que la urbanización avanza tiende a desaparecer.

Pero la rama industrial que, como en casi toda el área barcelonesa y catalana, movió sin duda todo el proceso urbano de Hostafrancs fue la actividad textil. En el barrio existían ciertamente algunos talleres de confección, algunos de los cuales han originado pujantes comercios, pero la fábrica que sirvió realmente de acicate a su urbanización dejaba al barrio en situación marginal, desde un estricto punto de vista. Se trata de La España Industrial.

En Sants existía una grande y moderna fábrica textil, el Vapor Güell (24). Situada en la actual calle de Galileo, tenía dos máquinas de vapor de 40 CV de potencia, 13.328 husos y 200 telares mecánicos; ocupaba a 360 trabajadores. Por aquel entonces no trabajaban aún los muchachos en las fábricas; sí las mujeres, aunque predominaban los hombres.

En el año 1847 (25) la familia Muntadas creó La España Industrial; se inició ocupando alrededor de 3,5 ha, junto al cauce de la recién desviada riera de Magòria, dentro del término municipal de Sants, es decir, a su orilla derecha. Empezó sus actividades con 4 máquinas de vapor de 75 CV de potencia cada una y con 40.000 husos y 1.500 telares mecánicos; ocupaba a unos 1.500 trabajadores, que se dedicaban al hilado, tejido, blanqueo, tintado, estampado y apres-

(23) En los primeros años del siglo xx llegaron a Hostafrancs unos 2.000 hab. de Castellón (un 10 % de la población del barrio) atraídos por esta actividad.

(24) Pascual MADDOZ, *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Madrid, 1846.

(25) La fecha de creación de La España Industrial es difícil de precisar. A. DURAN Y SAMPERE da la de 1846 (cf. *Barcelona i la seva història*, vol. I, Barcelona, 1973, pág. 662); J. VICENS VIVES la de 1848 (cf. *Historia Económica de España*, Barcelona, 1967, 5.^a ed., pág. 607); Pau VILA la de 1850 (cf. *Barcelona i la seva rodalia al llarg dels temps*; Barcelona, 1974); la propia empresa asegura haberse formado en 1847 como razón social y haberse trasladado al barrio unos años más tarde.

to del algodón. En 1860 se realizaron importantes ampliaciones que repercutieron rápidamente en el aumento demográfico de Sants y de Hostafrancs. A pesar de no pertenecer estrictamente a él, la fábrica se enraizó en el barrio, no sólo por la población obrera que suponía, sino también por las instituciones de recreo —deportivas y de esparcimiento— que creó para uso público. En el año 1926, con motivo de las obras para la Exposición, se ocupó el cauce de la riera de Magòria, que deja ya de existir, con lo que La España Industrial pudo aumentar sus solares. Cuando la renovación urbana —de que se tratará más adelante— asome al barrio, en la década de los 60, será La España Industrial quien pondrá en el juego de la especulación, en primer lugar, su enorme solar; trasladada la fábrica a Mollet, la gran cantidad de terrenos disponibles ofrece un gran acicate a la especulación. Así, lo que fuera campo de fútbol de La España Industrial se ha convertido actualmente en solar de dos grandes bloques de pisos de venta, cuya ampliación se halla pendiente de la resolución de un pleito, en torno al cual los vecinos de Sants y Hostafrancs centran sus reivindicaciones de espacios públicos.

Aunque a una escala mucho menor, la industria se desarrolló en Hostafrancs, imbricándose profundamente en la vida del barrio. Ya se ha tratado de la gran fábrica Berenguer de cerámica, que ocupa un enorme solar entre la carretera de la Bordeta y la Gran Vía; como en el caso de La España Industrial, también se ha trasladado la fábrica —ésta a Martorell— y, aunque sigue funcionando, ofrece una gran superficie susceptible de contribuir a la renovación urbana. Otras importantes industrias pertenecen al ramo de la siderometalurgia; una de ellas, dedicada a la producción de aceros, tiene locales en la calle Tarragona y en la de Muntadas, frente a La España Industrial; otra, más mecánico-metalúrgica, en la calle de San Pedro Abanto. Destacan también un laboratorio de productos farmacéuticos en la calle del párroco Triadó y una empresa de sistemas de refrigeración en la de San Roque. En el año 1965 existían aún 117 establecimientos industriales, repartidos muy irregularmente por todo el barrio; es de destacar únicamente que sólo una fábrica tocaba directamente la carretera de la Creu Coberta. Naturalmente en los últimos años se ha procedido al cierre de muchos de estos establecimientos, y los que no lo han hecho esperan un momento más beneficioso para hacerlo.

La población obrera

Como es lógico, los aspectos morfológicos que se han ido consolidando responden a una significación determinada. Si existía cierta relación entre la expansión de los establecimientos comerciales y la población activa del barrio dedicada al comercio, cabe buscarla también entre la abundancia de locales industriales y la población dedicada a la industria. Aunque la industria del barrio no se nutre de la fuerza de trabajo local, dado que Hostafrancs es sólo una parcela del complejo sistema urbano barcelonés, la existencia de una ocupación mixta del suelo —vivienda e industria— es índice de la clase social a la que la

segregación, que está en la base de la división social del espacio capitalista, tiene dedicado al barrio. Esta traslación al espacio de la división social del trabajo establece en la ciudad unas especializaciones sociales que forzosamente repercuten en el paisaje. De esta manera se crean los barrios obreros, que, aunque no han de tener necesariamente esta mezcla en usos del suelo, se dotan de los servicios disponibles mínimos para la reproducción de la fuerza del trabajo a que están destinados. Hostafrancs es un típico barrio obrero.

La población ocupada en el sector secundario tenía en 1965 una importancia muy considerable; en él se empleaban 2.664 habitantes, es decir, un 38 % de la población activa total. De todas formas este porcentaje es inferior al que presentaba el conjunto de la ciudad de Barcelona en la misma fecha, pero esta diferencia relativa hay que atribuir la lógicamente al gran predominio de población dedicada al comercio en Hostafrancs, que reduce la importancia relativa de los demás sectores. Tan sólo un 14,4 % de esta población dedicada a la industria pertenecía al sexo femenino, porcentaje de todas formas relativamente elevado. El trabajo femenino en la industria no supone en este caso un signo de promoción social, sino más bien lo contrario. Dentro de la industria en general, destaca el sector metalúrgico, que ocupa a un 8,5 % de la población activa total del barrio, seguido del de la construcción, que ocupa a un 3,8 %; en el caso de Hostafrancs —como cabía lógicamente esperar— los empleados en la producción de cerámica y vidrio predominan sobre los peones albañiles. Otros sectores destacables eran el químico y el textil, pero con porcentajes mucho menores. Por lo que respecta a los trabajadores industriales y su distribución por su lugar de origen, destacan los inmigrantes andaluces, seguidos de los valencianos y de los nacidos en Barcelona, es decir, en el propio barrio. Estos últimos son, naturalmente, superiores en cifras absolutas.

Si se efectúa un análisis de la población activa en el año 1900 (26), cuando se considera que el barrio se halla ya plenamente desarrollado, resulta que la población dedicada a la industria representaba un 72,9 % de la activa total, frente al 54 % que era el porcentaje para toda la ciudad de Barcelona. Ello indica bien a las claras el carácter netamente obrero del barrio a principios de siglo. Aceptando la muestra para 1846 del ya citado *Monitor* (27), el 50 % de los activos lo era en el sector industrial. Todo ello confirma plenamente el temprano carácter obrero del barrio y explicaría tal vez su personalidad política a través del tiempo. En el barrio se enfrentó una clase pequeño-burguesa comercial, más bien del tipo «menestral», mayoritariamente catalanista y adscrita a la *Lliga*, con una clase obrera afiliada sobre todo al partido Radical lerrouxista, que si bien constituyó uno de los primeros partidos obreros, fue derivando posteriormente hacia posturas derechistas. Forzando el concepto de intersticialidad otra vez, el barrio se halla en una situación marginal respecto al también barrio obrero de Sants, que contaba con poderosos grupos de izquierda —anarquistas

(26) *Anuario Estadístico de la Ciudad de Barcelona*; vol. 1, año 1902.

(27) Andreu CASANOVAS I CANTARELL, *op. cit.*

y comunistas—. En 1918 se celebró en Sants el Congreso de la Confederación Regional del Trabajo, en el que se reestructuró el Sindicato Unico, CNT, instrumento de la lucha obrera durante los siguientes 22 años.

LA MORFOLOGIA URBANA DE HOSTAFRANCs

Vista la estructura comercial e industrial y su significado social en Hostafrancs, es posible ya trazar un esquema de su paisaje urbano. A pesar de su relativa modernidad, presenta actualmente una fisonomía de casco antiguo y degradado. Aunque desarrollado al margen del ensanche del siglo XIX de Barcelona (*plan Cerdà*), ya que es anterior a él, y aun teniendo en cuenta que los sectores del ensanche más cercanos al barrio fueron los más tardíos en urbanizarse, tampoco responde al tipo de trama irregular. Evidentemente los ejes de la urbanización fueron las carreteras que cruzaban el sector: la de Sant Boi, la de Cornellà y la de Sarrià; el terreno intersticial se urbanizó respondiendo a un simple trazado rectilíneo centrado en dichas vías. Es importante destacar aquí que el arquitecto municipal de Hostafrancs en la época de su formación —al menos en los años 1848-1850— era Antonio Rovira y Trias, ganador del concurso para el ensanche de Barcelona, cuyo proyecto no llegó a realizarse al ser aprobado el plan del ingeniero Cerdà; cabe suponer, pues, que no realizaría grandes esfuerzos para adaptar la famosa trama de cuadrícula. Así, tan sólo la calle de Mallorca sigue este trazado.

El tipo de edificación dominante, dada la época de construcción y la clase social a que iba destinado, es el modelo dieciochesco de casa de dos plantas, sin balcones y con tejado. Si a la pobreza de materiales que se utilizaron se añaden las desventajas que acarrea la convivencia de viviendas e industrias, no es difícil imaginar que muy pronto se manifieste la degradación de los edificios. Para completar este cuadro hay que resaltar el papel de calle pantalla que ha desempeñado la carretera de la Creu Coberta. Junto a la ausencia de infraestructuras industriales ya notada y a la importancia de su carácter comercial, aparecen unos tipos de edificación que, con muy escasas excepciones, constituyen una serie de bloques de cinco y seis plantas, con algunas fachadas incluso pretenciosas, registrándose siete, al menos, de tipo en parte modernista, el estilo por excelencia de la burguesía barcelonesa (28). Ya en los años de la posguerra, la Gran Vía, convertida en auténtica autopista, ha desempeñado un papel parecido, pero a las transformaciones recientes nos referiremos más adelante.

La fecha de construcción de la mayoría de edificios se centra hacia el último cuarto del siglo XIX; esto constituye un indicio claro de la vetustez de las estructuras de Hostafrancs. Las pequeñas casas obreras, de materiales pobres, tras largos años sin apenas reformas, han envejecido progresivamente, y ello

(28) Oriol BOHIGAS, *Reseña y catálogo de la arquitectura modernista*, Barcelona, 1973, pág. 326.



Foto 1: La degradación de las viviendas de Hostafrancs, dada la temprana época de construcción y la pobreza de materiales utilizados, ofrece claras perspectivas a la renovación.

es perfectamente visible incluso con una ojeada superficial. Más difícil de calcular es el grado de inadecuación referente a los servicios, que afecta a las viviendas de todo el conjunto del barrio, dado que es difícil hallar un tipo estándar de viviendas para la ciudad de Barcelona, así como los datos para calibrar esta inadecuación. En primer lugar, destaca una gran densidad de edificación, lo que repercute en la falta de espacios abiertos; Hostafrancs posee el 1% de las viviendas de Barcelona en tan sólo el 0,3% de su superficie.

El nivel de los alquileres era en 1965 inferior al del conjunto barcelonés; mientras en éste un 55,8% de las viviendas pagan menos de 500 pesetas mensuales, en Hostafrancs el porcentaje asciende al 76,9%. Como contrapartida a esta situación, en el mismo año, tan sólo un 4,5% de las viviendas del barrio contaba con todos los servicios, contra un 13% en el conjunto barcelonés (29). Mientras el ascensor y la calefacción son totalmente minoritarios —el ascensor, debido a la época de construcción, y la calefacción, por el hecho de que en Barcelona se considera un lujo—, el servicio de gas adquiere un elevado porcentaje (70,5%) como consecuencia, probablemente, de coincidir la construcción del barrio con la difusión de su uso en Barcelona. A pesar de ser relativamente reducido, merece destacarse el hecho de que en plena década de

(29) Se cuentan como servicios los de agua, gas, electricidad, retrete, aseo y calefacción.



Foto 2: La carretera de la Creu Coberta, antigua calle mayor, sacrificada hoy al tránsito rodado, es el eje comercial del barrio.

los 60 y en una aglomeración urbana como la de Barcelona, todavía un 2,5% de las viviendas de Hostafrancs carecía de agua corriente; un 3,5% de fluido eléctrico, y un 4,5% de retrete; las cifras huelgan todo comentario (30).

Las renovaciones urbanas

La renovación urbana es un proceso rápido de transformación de la morfología urbana que afecta a una ciudad o a parte de ella, basado en mayor o menor grado en una iniciativa o planificación oficial. Las renovaciones urbanas suponen, pues, grandes saltos cualitativos realizados en el paisaje de las ciudades a lo largo de su historia, en contraste con su crecimiento regular sea espontáneo o planificado. Hostafrancs se formó de una manera espontánea y rápida a impulsos de la Revolución Industrial, y en función de las comunicaciones se constituyó en importante centro comercial especializado, mientras su conjunto se sumía en un lento proceso de obsolescencia y degradación. Este proceso no logró ser detenido por la primera *renovación urbana* que le afectó, la de 1929.

(30) Todos estos datos han sido extraídos de la publicación del Ayuntamiento de Barcelona, *Población y vivienda. Barcelona 1965*, Gabinete Técnico de Programación.

En 1929, durante el gobierno de la Dictadura, se realizó una Exposición Internacional en las faldas de Montjuïc. Con esta finalidad se urbanizó totalmente la montaña y se remodeló la plaza de España, donde estuviera mucho antes la Creu Coberta, verdadera puerta de Hostafrancs. A este hecho se sumaron otros diversos, y ello es lo que le confiere el grado de renovación; la estación de Magòria, que en 1912 había sido edificada a la orilla de la riera homónima, fue trasladada a la plaza de España, subterránea, en el año 1926; en el mismo año se construyó el metro transversal, que tiene dos estaciones en el barrio. Además, desapareció el puente d'En Rabassa, en la carretera de la Creu Coberta, al ocuparse la riera de Magòria por las edificaciones —en parte por La España Industrial, como ya se ha indicado—. Así pues, una iniciativa paraoficial dio a Hostafrancs un primer retoque formal, al modernizar sus infraestructuras viarias, pero no movió la iniciativa privada hacia una más importante operación de renovación que lograra cambiar el contenido social del barrio. Tan sólo se produjo un hecho destacable anecdóticamente: fue derruido el viejo «hostal de Hostafrancs», el primer edificio que existiera, y en su lugar se construyó un bloque de viviendas y un local destinado a cine. De la Exposición Internacional de 1929 quedó, pues, solamente una mejora en las comunicaciones y unos edificios, especialmente los hoteles de la plaza de España (31), que fueron luego convertidos en centros de servicios: escuelas y cuarteles.

Cuarenta años más tarde, en la década de los 70, tiene lugar un nuevo proceso, que aún está en marcha, y que esta vez se perfila con todo el empuje de una auténtica y total «renovación urbana», no sólo de nuestro barrio, al que alcanza de lleno, sino también de Sants y de los sectores próximos del Ensanche. El hecho que inicia de forma oficial esta nueva transformación es el traslado de la estación ferroviaria terminal de Barcelona a la antigua estación de Sants (32). Pero ahora la iniciativa pública ha podido afectar al barrio en toda su estructura, gracias a la coincidencia con otro fuerte proceso, el de la progresiva centralidad de Hostafrancs. El barrio ha dejado de ser intersticial y se ha integrado en la aglomeración barcelonesa, cuyo propio crecimiento ha convertido a Hostafrancs y a los sectores vecinos en áreas cada vez más céntricas.

Con el crecimiento barcelonés se han incorporado al sistema urbano de la ciudad núcleos cada vez más alejados; a esta expansión ha seguido una más lenta mejora en las comunicaciones. Ambos hechos han repercutido sobre Hostafrancs otorgándole cierta centralidad. La obsolescencia del conjunto y la revalorización de los solares que esta centralidad proporciona, ofrecen la posibilidad de realizar saneados negocios a los propietarios del suelo; surge así una revitalización de la especulación del suelo urbano como escondido motor de

(31) El perímetro de la plaza de España, que no daba acceso a la misma Exposición, se construyó con unos edificios regulares de ladrillo rojo, destinados a albergar a los visitantes de la Exposición.

(32) La antigua terminal, la estación de Francia, desaparece también por otro proceso de *renovación urbana*, el plan de la Ribera; cf. Mercedes ТАРТЕР МИР, *La Barceloneta del siglo XVIII al plan de la Ribera*, Barcelona, 1973, págs. 71-91 y 191-205.



Foto 3: La España Industrial, entre las obras de la estación, es en la actualidad el centro de la renovación del barrio, como antaño lo fuera de su vida laboral y social.

la renovación. El proceso se ha desatado muy rápidamente, dado que la gran cantidad de solares industriales crea una disponibilidad de terrenos que se pueden obtener sin retrasos ni problemas de desahucios ni indemnizaciones. En Hostafrancs, como hemos visto, existe aún una gran cantidad de solares industriales y almacenes y depósitos en estas condiciones, y para sus dueños es fácil seguir el ejemplo de lo que fuera pilar industrial del barrio: La España Industrial. En el mismo sentido actuaron los cuarteles de la calle Tarragona, sacados a subasta pública a finales de los años 60, y lo mismo puede suceder muy pronto con el matadero municipal —con más de 40.000 m² de superficie— o con la plaza de toros de las Arenas.

La estación terminal de Sants aún sigue en obras y las empresas de derribos destruyen las viejas edificaciones de Hostafrancs día a día, para dar paso a modernos bloques de viviendas adaptados a menudo a nuevas alineaciones y conjuntos urbanísticos. En el mismo límite del Ensanche, marcado por la calle Tarragona —hasta hace muy poco (en 1965) sin una sola vivienda, ya que todos sus edificios eran almacenes y servicios—, se levanta ya un apartotel de 500 habitaciones, además de diversos conjuntos de bloques (33). Ciertamente es pronto para estudiar los resultados de esta renova-

(33) Cf. Revista CAU, *La Barcelona de Porcioles*, n.º 21, Barcelona, septiembre-octubre 1973, pág. 94.

ción, pero aparte de las nuevas edificaciones, ahí está la «avenida de las Exposiciones», que amplía considerablemente la calle Tarragona y reporta numerosas expropiaciones, y la remodelación de la plaza de España —tercera que sufre en este siglo— para dar paso al sistema de enlaces en cuya construcción se halla ocupado el Ayuntamiento. Se puede asegurar que el Hostafrancs que hemos estudiado ha desaparecido ya, y con él desaparece uno de los últimos barrios característicos de Barcelona. El fenómeno de *invasión-sucesión*, que seguramente será de signo adverso al normal, es decir, de un mayor *standing* social, añadirá un nuevo significado a esta nueva morfología que aparece.

CONCLUSIONES

Este proceso de transformación radical del barrio plantea por sí mismo una nueva problemática. Desde los aspectos formales —urbanísticos y sociales— estamos obligados a pasar al análisis de la significación de este proceso, lo cual nos aboca a un estudio de las características del sistema social en que se inserta, y ello acarrea diversos problemas. Problemas esencialmente políticos, ya que se comprueba que la vida de los habitantes, la morfología del espacio que ocupan, la acumulación de los hechos culturales pueden ser alterados e incluso barridos totalmente por decisiones en las que estos habitantes no pueden ejercer ningún tipo de control. La estructura social actual sitúa los centros de decisión en una administración sin control democrático y en una absoluta libertad de los propietarios del suelo.

El problema del suelo se plantea en nuestras ciudades como un ejercicio más dentro del quehacer de las empresas, dadas las grandes posibilidades de realizar, sin riesgo alguno, los inmensos negocios que el mercado de solares permite. Ello nos lleva a plantear, desde nuestro campo de investigación, el problema de la especulación.

La especulación no es más que la libre acción derivada de la propiedad privada, que, en el caso que nos ocupa, ha convertido el suelo urbano de valor de uso en valor de cambio. La especulación, basada en las modificaciones de los precios a lo largo del tiempo o del espacio o en las propias maniobras de los especuladores, no ha venido más que a acelerar un proceso ya iniciado de decadencia de las estructuras paleo-capitalistas, consolidadas con la formación del barrio, proceso que a su vez acelera recíprocamente la especulación. Las circunstancias históricas habían venido favoreciendo hasta hace muy poco estas estructuras urbanas, pero, cambiadas las circunstancias, es este cambio el que moviliza la especulación, que siempre ha estado presente, más o menos latente. Evidentemente, pues, ya en el momento de la construcción de Hostafrancs, que se produjo dentro del mismo marco de la sociedad capitalista, aunque en una fase menos evolucionada, la especulación fue agente activo, como condición de cambio que es. Pero la especulación misma no es la causa del cambio, sino que lo son las estructuras de la sociedad capitalista, la presión de los capitales en su conjunto y un conglomerado de circunstancias económico-sociales.

Así pues, podemos concluir que Hostafrancs, tras consolidar unas estructuras de Revolución Industrial, se halla en pleno proceso de transformación hacia una fase de capitalismo moderno, con la intervención de sus grandes componentes (34); fase que debe ser matizada ampliamente por las estructuras concretas que afectan al actual entorno español.

La total ausencia de participación de sus habitantes, la inexistencia de cualquier tipo de control popular, son claros indicios del tipo de «urbanismo» que se va a imponer al barrio, como ha sucedido ya en otros muchos sectores de Barcelona y, naturalmente, en muchas otras ciudades. Pero el inicio de este proceso, por otro lado extraordinariamente rápido, deja aquí el camino abierto a un análisis profundo del significado y forma resultantes de la nueva transformación, una vez consumada.

(34) La concentración de los promotores individuales en grandes compañías inmobiliarias, con sus innumerables ramificaciones entre los organismos dirigentes a nivel municipal y su distinta forma de actuación sobre el espacio urbano, es el tema que estamos actualmente investigando, especialmente para este sector del sudoeste de Barcelona, afectado por las obras de la estación terminal de Sants.

L'évolution morphologique des faubourgs industriels de type interstitiel du XIX^e siècle: le quartier d'Hostafrancs-Barcelone (résumé)

L'article présente une analyse morphologique du quartier d'Hostafrancs. Situé au SW de la ville de Barcelone, il est enclavé entre les quartiers du XIX^e siècle, l'ancienne commune de Sants et la colline de Montjuïc, en position nettement interstitielle par rapport à la maille urbaine. Les premières constructions furent faites en 1840, en fonction des voies de communication, puisque son territoire était l'endroit où bifurquaient les routes qui sortaient de Barcelone vers l'intérieur de la Péninsule et vers le Sud. L'amélioration des systèmes de communication accrut son importance et stimula un grand développement commercial— favorisé au départ par certaines franchises. Son centre commercial, situé le long de ce qui fut route puis rue principale d'Hostafrancs, dépassa largement le cadre du quartier, pour se placer au deuxième ou troisième rang dans la hiérarchie à l'intérieur de l'agglomération barcelonaise: au grand nombre d'établissements d'importance diverse s'ajoutait, en 1965, 28 % de la population active employée dans le commerce.

Etant donnée l'époque de la construction— milieu du XIX^e siècle— la Révolution industrielle, qui avait touché Barcelone et Sants, provoqua l'implantation dans le quartier d'une population ouvrière considérable. Résidences ouvrières et petites industries se développent de part et d'autre de la grand rue commerçante d'Hostafrancs; en 1965 il existait encore —alors que l'émigration d'établissements vers les zones périphériques avait déjà commencé— 117 établissements et 38 % de la population étaient occupés dans l'industrie. Seule la manufacture de céramique eut une forte personnalité dans le quartier tout en conservant son caractère interstitiel — en 1851 on comptait déjà 13 installations de cette spécialité.

De cette façon deux groupes économiques se dessinent, deux classes sociales en définitive, antagonistes qui avec leur système de relation écrivent l'histoire du quartier, histoire qui se reflète dans sa morphologie. Celle-ci, presque inchangée depuis son apparition — car l'Exposition universelle de Barcelone de 1929, installée à Montjuïc, n'affecta que quelques édifices du quartier — fut profondément modifiée à partir de 1970. La croissance de la ville et l'amélioration des transports, plaçant le quartier en position centrale, ont déclenché un intense processus de rénovation urbaine. Parallèlement aux initiatives officielles de création d'un grand centre de services — gare ferroviaire — la spéculation, qui en système de production capitaliste marque toujours l'évolution des villes, est devenue l'agent principal d'un changement radical.

The morphological evolution of industrial quarters of 19th century: the quarter of Hostafrancs, Barcelona (abstract)

This article describes a morphological analysis of the Hostafrancs quarter. Situated in the sw. of Barcelona, it is located, due to the expansion of the late 19th. century, between the ancient municipal of Sants and the mountain of Montjuïc in a position clearly with respect to the urban mesh. The first buildings were constructed in 1840, to facilitate transportation, even though it was already the site where the roads, leaving Barcelona, branched toward the interior and toward the south of the Peninsula. With improvements in the communications systems its rôle increased, stimulating a great commercial development — also favored by certain beginning franchises. Its commercial center, situated along what was once a highway and later the main street of Hostafrancs, amply exceeds the size of the neighborhood, placing among the second or third degree of importance inside the Barcelonian conglomeration. Besides the great abundance of businesses of all kinds of goods, in 1965 28 % of the working population dedicated itself to commerce.

The era of construction — the middle of the 19th. century — the Industrial Revolution, which had completely overtaken Barcelona and Sants, provoked the installation of a considerable amount of the laborers in the quarter. The residents and small industries developed around the great commercial road of Hostafrancs; in 1965 although these centers existed — already the emigration had begun from the settled areas to the surroundings areas — 117 established industries and 38 % of the working public was employed by these industries. Preserving its character, only the manufacture of ceramics became a strong feature of the quarter — in 1851 one could already count thirteen factories specializing in this.

One can draw from this manner two economic groups, two definite social classes, adversaries that within their relationship make up the history of the quarter, a history that reveals its morphology. This morphology, almost invariable since its appearance — even though the 1929 World's Fair in Barcelona, held at Montjuïc disturbed a few buildings of the quarter — has undergone many changes since 1970. The growth of the city and improvements upon transportation have given a central position to the quarter, and have resulted in an intense Urban Renovation process. Along with the official act of creating a large transport center — the railway station — the speculation, that always pressures the evolution of the cities in capitalist mode of production, has become the agent of total change.