

# Auge i crisi de la construcció i reparació naval a la Barceloneta\*

Eduard Page Campos  
Universitat de Barcelona

Data de recepció: 8 de juliol de 2019  
Versió definitiva: 22 d'octubre de 2019



## ■ RESUMEN

La Barceloneta se configuró, inmediatamente después de su fundación en 1753, como el espacio predilecto de la construcción y reparación naval de la ciudad de Barcelona. A partir de la década de 1830, el sector vivió su etapa de máximo esplendor, ejerciendo un papel como demandante de materiales, herramientas y servicios que le permitió actuar como el principal agente dinamizador de la economía del distrito. Este contexto permitió al núcleo de familias de los principales constructores navales establecer su poder e influencia más allá de las fronteras de la propia actividad, convirtiéndose en el principal componente de la burguesía local del barrio. La grave crisis que vivió el sector en el último tercio del siglo XIX provocó la desaparición de múltiples astilleros y ocasionó una notable crisis de trabajo, así como la desvinculación de la Barceloneta de las familias que más capital y poder habían acumulado.

**Palabras clave:** construcción naval; economía portuaria; Barceloneta; industrialización; siglo XIX

## ■ ABSTRACT

Immediately after it was founded in 1753, la Barceloneta was established as the main space for shipbuilding and ship repair of the city of Barcelona. From the decade of 1830s on, the sector lived its golden age, playing a role as a demander of materials, tools and services that allowed it to act as the main catalyst of the regional economy. Against this background, the core of families of the main shipbuilders were able to establish their power and influence beyond the borders of their own activity, and became a key part of the local bourgeoisie in the neighborhood. The serious crisis experienced by the sector in the last third of the nineteenth century led to the demise of multiple shipyards and caused a notable labour crisis, while the families that had accumulated most capital and power set their sights on other locations away from la Barceloneta.

**Keywords:** shipbuilding; port economy; Barceloneta; industrialization; 19th century

## ■ ELS PRECEDENTS: LA CONSTRUCCIÓ NAVAL A BARCELONA I LA CREACIÓ DE LA BARCELONETA

La construcció d'embarcacions de fusta a la ciutat de Barcelona té una història centenària. La consolidació de les característiques del treball que predominarien al llarg de diversos segles es va produir durant l'edat mitjana, quan els oficis de mestre d'aixa i calafat van monopolitzar les tasques directament implicades en el procés constructiu de les naus que havien de conquerir pobles, territoris i mercats al llarg de la Mediterrània. El mestre d'aixa era la persona encarregada de pensar, dissenyar i construir la barca, mentre que el calafat es dedicava a impermeabilitzar-la, introduint estopa, quitrà i brea a les juntes de les taules de fusta<sup>1</sup>. L'elevada protecció al treball que ofería el gremi dels dos oficis -unificats el 1710- es va reforçar arran de la instauració de la Matricula de Mar a partir del 1751 i la corresponent reserva dels treballs de la mar als matriculats, element que servia com a contrapartida de les severes pautes de reclutament militar per a l'Armada que se'ls imposaven<sup>2</sup>.

La consolidació d'una classe constructora a Barcelona, tot i la rellevància de la ciutat en el món marítim, no va ser fàcil. A inicis del segle XVIII el sector patia una notable manca de treballadors estables<sup>3</sup>, fenomen agreujat pels casos d'intrusisme de mestres d'aixa i calafats no agremiats, sovint ni tan sols barcelonins, que eren contractats, no obstant això, per l'Armada<sup>4</sup>. Tot i aquestes dificultats, a la dècada de 1730 alguns dels constructors navals establerts a Barcelona figuraven com a propietaris d'algunes de les barraques situades en un arenal ubicat extramurs de la ciutat, on guardaven els materials i les eines propis dels seus oficis. Aquest arenal s'havia format a recer del port a partir del segle XV, gràcies a l'acumulació de sediments que va possibilitar la construcció del primer i únic dic amb què comptava Barcelona<sup>5</sup>.

Les noves autoritats borbòniques van percebre l'arenal com un lloc oportú per instal·lar-hi un barri de nova planta que donés sortida a la creixent pressió demogràfica de la ciutat emmurallada i que reubiqués aquells qui tenien un ofici lligat al mar. El 1753, d'aquesta manera, s'iniciava la construcció del barri que immediatament es coneixeria amb el nom de la Barceloneta. El repartiment del sòl del nou bar-

ri es va fer mitjançant concessions de parcel·les en plena i lliure propietat, en les quals tant aquells qui exercien oficis marítims com els propietaris de barraques de l'arenal van tenir prioritat<sup>6</sup>. Gràcies a això, la Barceloneta es va configurar immediatament com l'espai predilecte de la construcció naval a la ciutat.

El sector, com totes les activitats lligades a l'economia marítima, va viure una fase de creixement notable durant la segona meitat del segle XVIII, gràcies en aquest cas a l'elevada demanda d'embarcacions per a la marina mercant que va generar l'expansió comercial catalana. El creixement de la construcció naval a tot Catalunya durant el període es va correspondre amb un creixement similar de la mà d'obra ocupada en el sector<sup>7</sup>. El 1787, el viatger il·lustrat Francisco de Zamora afirmava que mai a les costes catalanes, des de l'edat mitjana, s'hi havien vist tantes naus, i que totes havien estat construïdes a la drassana situada al Moll Vell, en l'espai popularment conegut com l'*Astillero*<sup>8</sup>, tot i que sabem del cert que això no era ben bé així: les drassanes de tota la costa del Llevant català van viure una extraordinària vitalitat a la segona meitat de segle<sup>9</sup>.

## ■ EL ROL DE LA BARCELONETA EN «L'EDAT D'OR» DE LA CONSTRUCCIÓ NAVAL CATALANA

La notable inestabilitat política i econòmica de la darrera dècada del segle XVIII i el primer terç del segle XIX va afectar la construcció naval catalana, però a partir de la dècada de 1830 va experimentar el que molts van qualificar com «l'edat d'or<sup>10</sup>» de la construcció velera al Principat, gràcies a la represa del comerç marítim i a la política proteccionista de l'Estat<sup>11</sup>.

La Barceloneta també va experimentar una època daurada en aquest àmbit. Un exemple del grau de desenvolupament que va adquirir la construcció i reparació naval al barri l'ofereix la continuada batalla que els mestres d'aixa i mestres calafats de la Barceloneta van emprendre contra diferents projectes de construcció de nous edificis que amenaçaven reduir l'espai de l'*Astillero*, d'ús reservat per a tot el gremi des de finals del segle XVIII. El primer projecte va plantejar-se a la dècada de 1830, i els constructors navals van rebre el suport tant de la Junta de Comerç com

del comandant de Marina, que defensaven que l'espai de l'Astillero ja s'havia quedat petit per a la demanda de construcció de vaixells que hi havia i que l'interès general per a l'Estat de la construcció naval havia de passar per sobre dels interessos d'ampliació del parcel·lari de la Barceloneta<sup>12</sup>. L'any 1844, davant la presentació d'un nou projecte, tant la Comandància de Marina com la Junta de Comerç van enviar un ofici conjunt al capità general, favorable al projecte, argumentant que a l'Astillero sovint s'hi construïen fins a sis o més embarcacions simultàniament, cosa que esdevindria impossible de veure's reduït l'espai. A més, assenyalaven la rellevància de l'activitat constructiva sobre la població del barri: «La mayor parte de los vecinos de la Barceloneta cifran su subsistencia en la construcción de buques y desapareciendo el astillero quedarían sumidas en la miseria una infinidad de familias que no tendrían mas recurso que entregarse al crimen para no perecer de necesidad<sup>13</sup>».

La Barceloneta, tot i això, va estar lluny de ser un dels nuclis punters de la costa catalana en la construcció de vaixells de gran tonatge. Segons el recull que va fer Ricart i Giralte de les embarcacions de vela de més de 80 tones construïdes a Catalunya al segle XIX, només 62 dels 734 vaixells identificats es van bastir a les drassanes de Barcelona, per sota dels que ho havien estat a Arenys de Mar, Lloret o Blanes, i això que molt probablement la llista es reduïa a aquells vaixells que havien estat matriculats a la província marítima de Barcelona<sup>14</sup>.

La posició de Barcelona en el conjunt de la costa catalana en el sector de la construcció naval esdevenia cabdal en un altre àmbit. Tot i no ser la drassana que aportava embarcacions més grans ni comptava amb els mestres d'aixa més reconeguts, la Barceloneta es va convertir en el centre neuràlgic del pas final del procés constructiu de moltes embarcacions bastides a les localitats de la costa del Llevant català. Gràcies al fet de ser el principal port català, aquell que més moviment d'embarcacions registrava, era també el principal nucli de reparació naval i d'habilitació definitiva de vaixells catalans. L'estada al port d'embarcacions i la seva necessitat de manteniment a diferents nivells van generar un dinamisme econòmic que implicava diferents actors i activitats, i van permetre

una importància més gran de l'habitual a les operacions de calafatar i de carenar. La preeminència d'aquestes operacions a la Barcelona de mitjans segle XIX es va traduir en l'ús extens del terme de *calafat* com a denominador de tot ofici relacionat amb la construcció i reparació d'embarcacions, per sobre del de mestre d'aixa, que en altres indrets i èpoques denotava més prestigi social. Aquest fenomen també es va produir al barri marítim valencià del Cabanyal, on la reparació naval també havia esdevingut la principal activitat<sup>15</sup>.

El paper de la Barceloneta en la darrera fase del procés de construcció de bona part de les naus catalanes i el paper dinamitzador que la construcció naval generava sobre altres sectors es reflecteixen en el compte de despeses d'una fragata construïda el 1847 a Arenys. En aquest document, s'hi observa com la gran majoria de tasques finals en el bastiment de la nau es van realitzar a la Barceloneta. Així, hi figuren el treball de fabricació de les veles, el folrat en coure del casc, la maniobra de l'arboradura de la nau, el seu pintat o l'adquisició de l'instrumental nàutic necessari. L'embarcació també va valer-se d'altres materials fabricats al barri barceloní, com ara bombes, sifons o politjons metàl·lics facilitats pel fonedor Francesc Lacambra o els fogons i vidres fabricats pel reconegut Ilauner de la Barceloneta Fèlix Ciervo<sup>16</sup>. Les diferents operacions que aquestes naus requerien generaven ocupació a la Barceloneta, com es pot observar l'any 1853 amb el bergantí *Argos*, també construït a Arenys de Mar, que arribava remolcat al port de Barcelona mancat de pals i de veles. Van ser operaris del barri marítim els encarregats de realitzar les operacions que mancaven per rematar l'equipament del vaixell<sup>17</sup>.

La concentració espacial de la construcció i reparació naval a la Barceloneta, tant de la mateixa activitat laboral com de la residència dels seus protagonistes, va permetre dinamitzar l'economia del barri gràcies a l'elevada demanda que exercia sobre altres sectors, els oficis dels quals també veien la seva activitat concentrada en el districte marítim de la ciutat. Aquesta dinàmica va permetre a la Barceloneta constituir-se, en paraules de Mercè Tàtjer, en un autèntic arsenal civil<sup>18</sup>. La mateixa imatge del

Detall del gravat de 1850 *Barcelona*. Vista tomada de *Barceloneta* on s'aprecia l'activitat de construcció a la platja de la *Barceloneta*.  
Dibuix de O. de Ahamora editat a París per Veuve Turgis  
(Museu Marítim de Barcelona)



Model de drassana de mig casc del bergantí goleta *Alfredo* construït a la Barceloneta a la segona meitat del segle XIX, va pertànyer a la naviliera Mir y Cia. (Museu Marítim de Barcelona)



barri va quedar associada de forma molt estreta amb el sector i amb l'activitat col·lateral que generava, com reflecteixen les guies de la ciutat de les dècades de 1830 i 1840, que sobre el barri explicaven:

En su vecindario, que consta de unas 800 casas además de los muchos almacenes de utensilios propios de la navegación, se encuentran fábricas de instrumentos náuticos, de áncoras, de toda especie de velamen y cables, de que se surte toda la marinería del principado, con varios astilleros que se construyen, goletas, bergantines y hasta fragatas mercantes<sup>19</sup>.

### ■ LA PREMINÈNCIA ECONÒMICA, SOCIAL I POLÍTICA DE LES PRINCIPALS FAMÍLIES CONSTRUCTORES AL BARRI

La preponderància de la reparació naval i de les activitats complementàries a la construcció no va evitar que es duguessin a terme grans projectes constructius que van merèixer un ressò destacat a la premsa. L'any 1848, per exemple, el diari *El Clamor Público*, després de donar la notícia d'un nou vaixell construït a les drassanes del barri, aprofitava per remarcar el bon estat que consideraven travessava la marina mercant «si atendemos al número de los que se construyen aun en la misma Barceloneta<sup>20</sup>». Els constructors destacats formaven la part alta de la piràmide del sector, i la preeminència social i econòmica de les famílies que el dominaven va desbordar els mateixos límits de la indústria naval.

El cas de dues famílies de constructors navals, els Geli i els Vives, ajuden a il·lustrar aquest punt. Mariano Geli i Gerónimo Vives eren el 1826 mestres majors de mestrança de Barcelona, el títol de màxim reconeixement dins l'organigrama gremial<sup>21</sup>. Els seus respectius fills, Buenaventura Vives i Catà i Carlos Geli i Crehuet, varen accedir al mateix títol anys després, entre els anys 1840 i 1850<sup>22</sup>. Va ser, de fet, durant les dècades centrals del segle XIX quan aquestes dues famílies van arribar a cotes més altes de poder i influència. Buenaventura Vives va fer carrera com a polític, que el va dur a entrar al Consistori de Barcelona com a regidor electe per la Barceloneta el novembre de 1843. Aquesta elecció s'efectuava just després d'haver estat clau en la defensa de les forces governamentals a la Barceloneta durant la Revolta de la Jamància, paper que li va valdre l'obtenció del títol de cavaller de l'Ordre Americana d'Isabel la Catòlica<sup>23</sup>. Ocuparia el càrrec de regidor fins al 1845, i el reprendria en una segona etapa entre 1850 i 1853, sempre com a representant del Partit Moderat. Mariano Geli, per la seva banda, va ser alcalde de barri a finals dels anys 1850 i fins ben entrats els anys 1860. A més, va gaudir d'una carrera exitosa a l'Armada, on va obtenir les graduacions de capità de fragata i tinent de navili, i va arribar a representar el comandant de Marina a la processó del Corpus<sup>24</sup>.

Un altre element que ajuda a entendre la preeminència social que van aconseguir els grans mestres constructors va ser el seu paper com a actius benefactors del barri. En un dels àmbits de major ascendència social, l'eclésiàstic,

aquests constructors també van ser-hi presents. Mariano Geli era un dels principals contribuents als cabals de la parròquia de la Barceloneta, i Buenaventura Vives va arribar a ser vicepresident de la Junta Parroquial de Beneficència de Sant Miquel del Port<sup>25</sup>. Un altre àmbit on aquestes famílies van actuar com a benefactors va ser el de l'educació, amb la participació en la creació d'escoles de pàrvuls i en la comissió d'instrucció primària del barri<sup>26</sup>. Finalment, aquestes dues nissagues, juntament amb altres protagonistes de la construcció naval al barri, formaven de manera assídua part de les subscripcions que regularment s'obrien per al socors dels desfavorits, dels obrers a l'atur i de les víctimes d'accidents naturals o de guerra, sobretot aquells que afectaven els veïns de la Barceloneta.

Aquest grup de constructors navals també va obrir-se pas al capdamunt de l'escala social del món marítim, a través de la seva participació en el negoci navilier, en el qual intervenien tant en el finançament de la construcció d'embarcacions com en el dels mateixos nolis<sup>27</sup>. Buenaventura Vives, per exemple, participava el 1843 en el finançament del casc i buc del bergantí *Diligente*, que acabava de fer viatge a ultramar, juntament amb altres destacats membres de l'elit del barri vinculats col·lateralment a la construcció naval, com el ferrer Baudilio Calopa, subministrador habitual de materials per a embarcacions, i el fabricant d'eixàrcia Severo Soler<sup>28</sup>. Carlos Geli i Crehuet, per la seva banda, adquiria com a únic propietari la goleta *Rayo* de la matrícula Cádiz, subhastada per disposició del Jutjat de Marina el 1853<sup>29</sup>, i vint anys més tard, juntament amb el pilot Josep Denis i Janer, es feia amb el vaixell de vapor de construcció francesa *Vencejo*<sup>30</sup>.

El darrer àmbit on van desplegar-se les forces del nucli de famílies puixants de la construcció naval va ser el de la propietat immoble de la Barceloneta. Els estudis de Mercè Tatjer han permès conèixer amb detall les persones, famílies i institucions que conformaven el grup principal de propietaris del barri al llarg de més de dos segles<sup>31</sup>. Tatjer assenyala com la construcció naval i les activitats relacionades eren una de les principals bases econòmiques d'aquest grup, gràcies en bona part a la seva participació en el comerç americà. Part de la renda que havien acumulat gràcies a aquesta participació, ja des de finals

del segle XVIII, la van invertir en l'adquisició d'immobles a la Barceloneta<sup>32</sup>. La bona situació del sector a partir dels anys 1830 no va fer més que beneficiar l'acumulació de sòl entre aquestes famílies. Així, Mariano Geli i Auguet va veure incrementat el seu patrimoni al barri de quatre a tretze finques entre 1838 i 1848<sup>33</sup>. Diverses d'aquestes propietats es concentraven al passeig Nacional, just enfront del Moll Vell, on residien els Geli i on es localitzaven els seus tallers de fusteria.

Com hem vist, el poder i l'influència de les grans famílies de la construcció naval de la Barceloneta va estendre's més enllà de l'àmbit del seu ofici i va desplegar-se sobre totes les branques de la vida social del barri. Van ser així el principal element constitutiu de la burgesia local de la Barceloneta, i com a representants d'aquesta classe social van actuar. Van ocupar bona part dels càrrecs polítics que el sistema liberal censatari reservava per a la representació del barri a l'Ajuntament de la ciutat, van formar part del nucli de famílies que controlaven la propietat immoble del districte i van actuar com a principals actors de la beneficència dirigida a les no poques famílies del barri que vivien sota la pobresa.

## ■ LA GRAN CRISI DE LA CONSTRUCCIÓ NAVAL EL DARRER TERÇ DEL SEGLE XIX

L'expansió del comerç marítim havia permès a la marina mercant catalana viure el seu punt àlgid a la dècada de 1850. Tot i la frenada viscuda a la dècada següent degut a la «fam de cotó» que va causar l'esclat de la guerra civil nord-americana, la flota espanyola seguia ocupant un dels primers llocs en l'àmbit mundial, una flota abastida principalment per vaixells de fusta construïts en drassanes autòctones. En tan sols vint anys, aquest panorama va capgirar-se totalment. El canvi del marc institucional en el comerç marítim que van provocar les mesures liberalitzadores preses durant el Sexenni Democràtic va coincidir amb el triomf definitiu dels vaixells de vapor, esdevingut possible gràcies a les millores crucials que van aportar la introducció i generalització de les rodes d'hèlix i de l'acer. Pel que fa a la liberalització del sector, aquest es va concentrar en els decrets aprovats per Figuerola el novembre



de 1868 i que van suposar la supressió del dret diferencial de bandera i la simplificació dels impostos al tràfic i la navegació. Paral·lelament, es liberalitzava la importació d'embarcacions comprades a l'estranger i s'estipulava la lliure contractació de la tripulació per part dels naviliers. El 1873, finalment, s'abolia la institució que fins llavors havia regulat el treball marítim en tots els seus vessants, incloent-hi els oficis de mestres d'aixa i calafats: la Matrícula de Mar<sup>34</sup>.

Les reformes liberalitzadores van conduir a una ràpida adopció del vapor a la marina mercant espanyola: si el 1880 la proporció de tonatge de la flota espanyola mogut a vapor era d'un 18%, el 1890 ho era d'un 60% i el 1900, d'un 83%. Aquesta adopció accelerada del vaixell de vapor es va realitzar a partir de l'estratègia dels naviliers espanyols d'importar vaixells construïts a l'exterior, sobretot al Regne Unit, i no en base a la indústria naval espanyola. El 1883, dels 407 vaixells de vapor de bandera espanyola superiors a 50 tones, només 22 havien estat construïts a Espanya, mentre que el 1890 només l'1% de tota la flota espanyola havia sortit de drassanes nacionals<sup>35</sup>.

A la Barceloneta, la primera veu d'alerta sobre els efectes de la crisi sobre el barri la llançava el pilot i navilier Esteban Amengual el 1878. Segons relatava Amengual, «centenares de avezados trabajadores entre marineros, carpinteros de ribera y calafates, comparecen cada día en el andén del puerto en busca de su jornal; y con sobrada frecuencia tienen que volverse casi todos a sus casas por no hallar quien les ocupe». La falta d'una adequada infraestructura al port de la ciutat, en especial d'un bon carener i un dic, agreujava la manca d'operacions de reparació i carenat a la ciutat. La conseqüència de tot plegat era la multiplicació de la misèria de les famílies de la Barceloneta<sup>36</sup>.

La reacció a la profunda i sobtada crisi de la construcció i la reparació naval a la Barceloneta ben aviat va dirigir-se contra les mesures que van liberalitzar el comerç marítim, assenyalades com a responsables. Així ho feia el diari local *La Unión*, que explicava com les contínues construccions d'embarcacions i les llargues carenes permetien en el passat que mai faltés treball per a mestres d'aixa i calafats, així com per a pintors, ferrers o fabricants de velamen, el que havia donat «esplendor y riqueza» a la Barceloneta. La peça denunciava que,

arran de la supressió del dret diferencial, aquests oficis estaven al límit de la desaparició i els seus treballadors es veien obligats a pidolar<sup>37</sup>. El rotatiu exhortava els veïns de la Barceloneta dedicats a les indústries marítimes, incloent-hi els mateixos mestres d'aixa i calafats, a unir-se a l'Asociación de Navieros en la lluita contra el lliurecanvisme i la defensa de la marina mercant espanyola<sup>38</sup>.

La crisi de treball a la construcció naval de la Barceloneta no va fer sinó que agreujar-se en la mesura en què avançaven els anys i el progrés de la flota espanyola es limitava cada cop més a la compra de vaixells de construcció forana. Un reportatge publicat el març de 1892 assegurava que molts obrers calafats i mestres d'aixa duïen més de dotze setmanes sense treballar. Com a exemple de la dimensió de la crisi del sector a Barcelona, el reportatge explicava el cas d'un vaixell suec que es va trencar el timó i que va resultar impossible reemplaçar-lo abans de la seva sortida per no trobar-se a la ciutat cap peça de fusta de les dimensions i qualitats degudes. Les raons, per a l'autor, eren clares: «Nadie se atreve a tener con el estado precario de esta industria, unas existencias de madera que difícilmente se presenta ocasión de emplear». El mateix reportatge donava veu a diferents comerciants de la Barceloneta, en especial flequers i taverners, que relataven que, degut a la situació de crisi profunda per a moltes famílies del barri, s'havien multiplicat les pèrdues als seus establiments per la multiplicació de deutes impagats que havien deixats els clients<sup>39</sup>.

Pel que fa l'evolució quantitativa dels mestres d'aixa i calafats existents al barri, cal apuntar en primer lloc que, degut a la naturalesa del treball, el nombre d'aquests variava molt en curts períodes de temps. Segons Cerdà, aquests oficis passaven llargs períodes de l'any sense feina i gaudien d'una elevada mobilitat entre els municipis costaners<sup>40</sup>. La Junta de Comerç i alguns naviliers i comerciants barcelonins, per la seva banda, afirmaven en la seva resposta a l'interrogatori del govern provisional que el nombre d'operaris variava molt en totes les drassanes catalanes, ja que les demandes no eren mai constants<sup>41</sup>. Feta aquesta primera consideració, hem pogut recollir les dades que proporcionen diferents fonts sobre el nombre dels dos oficis protagonistes de la construcció i reparació naval a Barcelona i hem pogut observar que la crisi del sec-

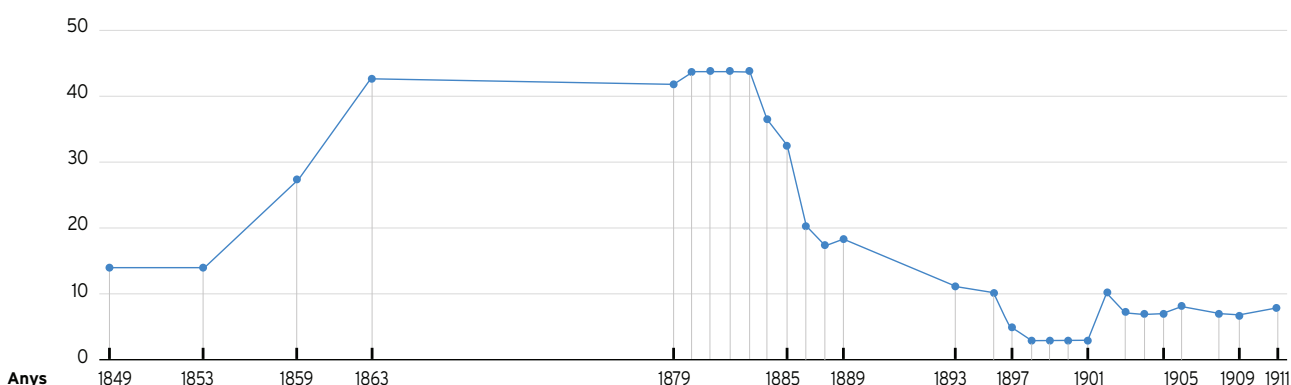
tor va fer-se sentir a partir, sobretot, de la dècada de 1880. El principal efecte va ser la fulgurant disminució del nombre de mestres presents al barri, que d'un màxim de 43 mestres a inicis dels anys 1880 va passar a comptar amb només 3 a finals de segle, segons indiquen les guies comercials que es publicaven anualment a la ciutat (Gràfic). Degut al model dispers de drassanes, això va implicar la reducció equivalent dels espais dedicats a la construcció d'embarcacions al barri. A partir de dades més fragmentàries també podem observar la notable pèrdua de treballadors del sector. L'any 1863 hi havia 260 mestres d'aixa i calafats residents a la Barceloneta, segons l'arquitecte Garriga i Roca, el que concorda amb els 273 afiliats a les societats obreres dels respectius oficis el 1869, segons informa *La Federación*. En la dècada anterior, les xifres aportades per Cerdà mostren una quantitat força inferior, reflex probablement de la variabilitat comentada. Un cop sobrevinguda la crisi del sector, tenim només dos indicis, un el proporcionat pel cens obrer de Barcelona de l'any 1905, que xifra en 115 els constructors d'embarcacions a la ciutat, i l'altre una dada recollida en el reportatge explicat anteriorment, en què es parla de la reducció en el nombre mestres d'aixa i calafats a la ciutat des dels més de 700 de l'any 1874 -xifra de bon segur exagerada- a uns 180 l'any 1892 (Taula).

## ■ EL MÓN DE LA CONSTRUCCIÓ A VELA A LA BARCELONETA DEL TOMBANT DE SEGLE: DECADÈNCIA I MORT O ADAPTACIÓ I SUPERVIVÈNCIA?

La fi del segle XIX va animar diferents veïns il·lustres de la Barceloneta a retrocedir la mirada i ser conquerits per un sentiment de nostàlgia i malenconia per un món passat que ja veien desaparegut. Aquests sentiments van despertar un fenomen que tindria una extensió gens menyspreable a tot al territori català, el de la idealització generalitzada de l'era de la fusta, i el de la seva utilització com a contrapunt a l'estat profundament decadent del món marítim que aquests autors percebien al seu voltant. Una mostra d'aquesta imatge ideal del vell món de la vela la trobem en el diari local *El Vigía de la Barceloneta*, que recordava com «en aquella gloriosa época nuestros obreros producían maravillosas construcciones de arquitectura naval, que eran la admiración de las gentes de allende los mares. ¡Jamás pueblo alguno, dio mayores pruebas de laboriosidad!<sup>42</sup>».

A les pàgines del mateix rotatiu s'explicava com l'espai de l'Astillero s'havia convertit en «otro recuerdo de lo que fue algún tiempo la Barceloneta» temps en què era un lloc bulliciós de mestres d'aixa, calafats i al-

**GRÀFIC. MESTRES CALAFATS I MESTRES D'AIXA A LA BARCELONETA SEGONS LES GUIES COMERCIALS DE LA CIUTAT**





Any	Nombre	Dades	Font	Origen de les dades
1819	297	Nombre de matriculats de mestrança a la ciutat de Barcelona	Jaime CARRERA I PUJAL. <i>La economía de Cataluña en el siglo XIX: Tomo IV: Marina mercante, puertos, carreteras y ferrocarriles</i> . Barcelona, 1961, 12.	Dades aportades pel comandant de Marina a petició de l'Ajuntament de Barcelona
1856	139	Nombre de mestres d'aixa i calafats a Barcelona	Ildefons CERDÀ. <i>Monografía estadística de la clase obrera, en 1856: espécimen de una estadística funcional de la vida urbana, con aplicación concreta á dicha clase</i> (Madrid, 1868), 65-66.	Cens obrer elaborat per Ildefons Cerdà
1862	260	Nombre de mestres d'aixa i calafats a la Barceloneta	Miquel GARRIGA I ROCA. <i>Plano topográfico-geométrico del puerto y población de la Barceloneta</i> . Barcelona, 1862, capítol 9.	Fulls del padró municipal
1869	273	Nombre total d'afiliats a les dues societats obreres de mestres d'aixa i calafats del Port de Barcelona	<i>La Federación: órgano del Centro Federal de las Sociedades Obreras</i> (Barcelona), 26 de setembre de 1869.	Dades extretes de l'estat de compte, publicat pel Centre Federal de les Societats Obreres
1874	(més de) 700	Nombre de mestres d'aixa i calafats a Barcelona	<i>La Publicidad: eco de la industria y del comercio, diario de anuncios, avisos y noticias</i> . Barcelona, 23 de març de 1892.	Dades proporcionades al diari per Domingo Robert
1892	(uns) 180	Nombre de mestres d'aixa i calafats a Barcelona	<i>La Publicidad: eco de la industria y del comercio, diario de anuncios, avisos y noticias</i> . Barcelona, 23 de març de 1892.	Dades proporcionades al diari per Domingo Robert
1905	115	Nombre d'obriers «constructores de barco» a Barcelona	<i>Anuario estadístico de la ciudad de Barcelona. Año 1905</i> . Barcelona, 1905, 603.	Cens obrer de 1905 elaborat per l'Ajuntament de Barcelona

tres treballadors, i que ara s'havia convertit en un lloc buit de vida<sup>43</sup>. El més acusat lament per l'ocàs de la indústria naval a la Barceloneta l'escrivia Avel·lí Guitert de Cubas en la seva història del barri barceloní, a través del seu record d'un passat desaparegut:

Agonizantes se hallan tantas artes de la maestranza, y los florecientes astilleros, hoy mudos y desiertos, condenados a perpetua tranquilidad, no interrumpen el

tranquilo rumor del oleaje con el animado martillo del trabajo; en las desnudas y solitarias playas donde tuvieron asiento, ningún vestigio revela su pasada existencia. No se amontonan en las calles acopios de artefactos de las industrias para la marina, ni sirven ya de taller, ni en la bahía se ven embarcaciones tumbadas a la banda<sup>44</sup>.

Tot i les contundents paraules utilitzades en aquestes peces i la profunda sensació de final d'un món que transmetien,

Vista de la Barceloneta a la dècada dels anys trenta del segle xx.  
(Museu Marítim de Barcelona)





Vista de les instal·lacions de les Drassanes Cardona a la Barceloneta a principis del segle xx. (Museu Marítim de Barcelona).



val a dir que, a diferència d'altres municipis del litoral català, la construcció naval a la Barceloneta va estar lluny de desaparèixer. La pèrdua de múltiples drassanes no va impedir que, tant les poques que van continuar l'activitat com aquelles que van obrir-se pas, reeixissin com a actors importants de l'activitat econòmica del barri. El sector, esmicolat després de la crisi, va reestructurar-se, i el bastiment de vaixells al barri barceloní va començar a realitzar-se de forma més concentrada en l'espai i amb una organització del treball diferent. Les escasses drassanes eren més grans i comptaven amb un major nombre de treballadors, i el seu funcionament s'assemblava més al d'una empresa moderna que al del funcionament de les

drassanes tradicionals. La continuïtat en els cognoms destacats de la construcció naval al barri va ser molt escassa, i aquells qui dominarien l'activitat a les primeres dècades del segle xx -els Cardona, Marimon, Espriu, Triay, Escolà o Millans- eren famílies de nova formada, algunes d'elles amb origen a altres indrets de la costa mediterrània, en especial el País Valencià i les Balears. Tot i la supervivència del sector, la Barceloneta va veure emergir un espai alternatiu per a la construcció de vaixells dins la ciutat, espai que va anar guanyant importància gradualment. Es tractava de la platja de Can Tunis, a recer de Montjuïc, on des de finals del segle XIX van anar localitzant-se diferents drassanes<sup>45</sup>.

Els actors de la construcció i reparació naval, com hem vist, van canviar. Respecte dels notables que havien protagonitzat els anys d'esplendor de la construcció a fusta de la Barceloneta, comptem amb alguns elements fragmentaris que ens permeten dibuixar algunes de les diferents trajectòries que van emprendre un cop va esclatar la crisi en la indústria. D'una banda, aquells qui major fortuna i poder havien obtingut, tant en el mateix sector com en la vida política i en l'estructura propietària del barri, van abandonar majoritàriament el barri i la relació amb el món marítim i van integrar-se en els espais socials de la burgesia barcelonina de finals de segle. Aquest és el cas de la ja ressenyada família dels Geli. Mentre que un dels fills de Mariano Geli, Carlos, va seguir l'ofici i els passos del seu pare, com hem vist anteriorment, un altre va iniciar ja a mitjans del segle XIX un camí fora de l'activitat clàssica de la família. Es tracta d'Adolfo Geli i Crehuet, qui va estudiar medicina i, entre d'altres, va ocupar el càrrec de metge forense en un jutjat de primera instància de la ciutat. La germana d'Adolfo i Carlos, Josefa, va formar matrimoni amb un jove corredor de canvis, Jaime Soley i Pujadas<sup>46</sup>. Carlos, per la seva part, va emparentar-se amb una de les famílies que més propietats immobles del barri acumulaven, els Denis, i la seva filla Etelvina, morta en plena epidèmia de febre groga l'any 1870, ja residia en el moment de la seva defunció fora de la Barceloneta<sup>47</sup>. També el seu pare, constructor naval, va seguir el mateix camí fora del barri, i en l'esquela publicada arran de la seva mort, esdevinguda el 19 de desembre de 1890, aparegué com a casa mortuòria un habitatge situat a Gràcia, al carrer de l'Alzina<sup>48</sup>.

El hereus de la nissaga familiar van seguir sent propietaris d'edificis a la Barceloneta, però van abandonar la relació amb el món marítim: el camí iniciat per Adolfo Geli i Crehuet va ser seguit per altres membres de la família, com el fill de la seva germana Josefa, també metge, mentre que d'altres s'introduïen al món de l'advocacia<sup>49</sup>. Convertits en propietaris rendistes i professionals liberals, doncs, l'activitat naval va quedar com un simple record familiar, i la seva integració en les zones urbanes pròpies de la burgesia de la ciutat, com el passeig de Gràcia, la plaça de Catalunya, el passeig de la Bonanova o

el barri de Sant Gervasi<sup>50</sup>, van desvincular-los definitivament de la realitat social de la Barceloneta.

En altres casos, els descendents dels grans constructors navals del segle XIX a la Barceloneta van seguir lligats d'alguna o altra manera al món marítim, tot i que molts d'ells no directament vinculats a la construcció naval. Alguns van ocupar posicions de pes com a membres d'importantes institucions lligades al mar, com el cas del mestre d'aixa José de Yebra, membre de la junta directiva de l'Asilo Naval<sup>51</sup>. Altres van optar per adaptar-se a les noves demandes aparegudes en el sector, lligades a l'auge de l'ús recreatiu d'embarcacions, sobretot en activitats esportives, com el cas dels Curet i els Palou. D'aquests darrers en va destacar Rafael Palou, constructor de destacades embarcacions a motor que van merèixer el reconeixement de la premsa esportiva<sup>52</sup>. Així mateix, es van establir diferents tallers de bosselleria i remos al passeig Nacional per part de nous actors en el sector, però també d'algun cognom il·lustre de la construcció naval de la Barceloneta com els Julià. Finalment, i també relacionat amb l'ús recreatiu del mar, van consolidar-se els banys de mar com a opció de negoci per a molts constructors navals que havien acumulat un capital suficient, com els Ribalta, que havien arrencat la seva vinculació amb aquest negoci ja a mitjans del segle XIX<sup>53</sup>.

La reestructuració del sector en el tombant de segle va transformar l'activitat i els seus actors. Les principals famílies que l'havien dominat es van desvincular de l'activitat i de la Barceloneta, mentre que nous actors van establir-se com els principals referents. La trajectòria dels treballadors que van ocupar-se en el sector és més difícil de resseguir, i es configura com el principal repte de cara a futures recerques. L'obertura del dic flotant i deponent a principis del segle XX, que esdevindria el centre de la reparació naval al llarg de la nova centúria, així com les múltiples funcions de servei que desenvolupava la Junta d'Obres del Port figuren com a possibles destinacions en l'adaptació dels actors que seguiren lligats al sector, a part de la mateixa feina generada en les noves drassanes obertes tant al barri com a Can Tunis. Altres famílies treballadores, molt probablement, van desvincular-se per sempre de l'activitat.

## ■ BIBLIOGRAFIA

- ALEGRET, Joan Lluís, BADIAS MATA, Jaume, i MATA, Raül. *De quilla a perilla: L'ofici de mestre d'aixa a la Costa Brava*. «Temes d'etnologia de Catalunya, 18». Barcelona: Generalitat de Catalunya, Departament de Cultura i Mitjans de Comunicació, 2009.
- ALEMANY, Joan. «Barceloneta, barri marítim». A Pere SERRA ed. *La Barceloneta, un quart de mil·lenni: Barceloneta, un cuarto de milenio*. Barcelona i Gas Natural: Ajuntament de Barcelona, 2003, 56-75.
- BARCELONA, Manuel ESCUDÉ BARTOLÍ eds. *Anuario estadístico de la ciudad de Barcelona. Año 1905*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 1905.
- BARRIENDOS VALLVÉ, Mariano. «La conflictividad gremial en la construcción naval barcelonesa (1751-1820)». *Pedralbes: Revista d'història moderna*, 8, 1988, 103-12
- CERDÀ, Ildefons. *Monografía estadística de la clase obrera, en 1856: Espécimen de una estadística funcional de la vida urbana, con aplicación concreta a dicha clase*. Madrid: Impr. Española, 1868.
- COLLDEFORNIS LLADÓ, Francesc de P. *Historial de los gremios de mar de Barcelona, 1750-1865*. Barcelona-Universitat de Barcelona: Gráficas Marina, 1951.
- DELGADO RIBAS, Josep Maria. «La construcció i la indústria naval a Catalunya (1750-1820)». *Recerques: Història, economia i cultura*, 13, 1983, 45-64.
- DELGADO RIBAS, Josep Maria. «La organización de los servicios portuarios en un puerto preindustrial: Barcelona 1300-1820». A Carlos MARTÍNEZ SHAW ed. *El derecho y el mar en la España moderna*. Universitat de Granada i Centre d'Estudis d'Història Moderna Pierre Vilar, 1995, 107-46.
- DELGADO RIBAS, Josep Maria. «Barcelona i el model econòmic de l'absolutisme borbònic: un tret per la culata». *Barcelona quaderns d'història*, núm. 23, 2016, 225.
- GARCÍA DOMINGO, Enric. *Mundo del trabajo en la marina mercante española (1834-1914)*. Edicions Universitat de Barcelona, 2017.
- GARCIA ESPUCHE, Albert. «Espais urbans de la gent de mar: Barcelona segles XIV al XVIII». *Drassana: revista del Museu Marítim*, núm. 15, 2007, 36-53-53.
- GARRIGA I ROCA, Miquel. *Plano topográfico-geométrico del puerto y población de la Barceloneta aneja a la capital del antiguo principado con el proyecto de su reforma y mejora arreglado a la Real Orden de 16 de enero de 1863 por d. Miguel Garriga y Roca arquitecto del Exmo. Ayuntamiento de Barcelona*. Barcelona, 1862.
- GRAUPERA, Isabel i BURILLO, Lluís. *La fusta, el ferro i la fibra: memòria oral de les darreres drassanes de Barcelona (1939-1992)*. *Estudi*, 17. Barcelona: Museu Marítim de Barcelona: Angle, 2011.
- Guia de Forasteros En Barcelona: Judicial, Gubernativa, Administrativa, Comercial, Artística y Fabril* Barcelona: Impr. y Libr. de Manuel Saurí, 1842
- GUITERT DE CUBAS, Avel·lí. *Barceloneta*. Barcelona: s. n, 1921.
- LLOVET I VERDURA, Joaquim. *La matrícula de mar i la província de Marina de Mataró al segle XVIII*. Barcelona: Rafael Dalmau, 1980.
- LLOVET I VERDURA, Joaquim. *Constructors navals de l'ex-província marítima de Mataró, 1816-1875*. Caixa d'Estalvis Laietana, 1971. Martorell, Pep. «Mestres d'aixa i calafats a València. els últims testimonis d'una professió». A Josep Vicent BOIRA MAIQUES ed. *Mestres d'aixa, calafats i mariners: del modelisme naval a la fusteria de ribera a les costes valencianes*, València: Escola d'Arts i Oficis, 2000, 118-33.
- MORENO RICO, Javier. «El capitán de la marina mercante José Ricart y Giralte (1847-1930): una aproximación a la historia marítima contemporánea de Barcelona». Universitat Politècnica de Catalunya, 2011. <<https://upcommons.upc.edu/handle/2117/94487>> [Consulta 6 de juny de 2018]
- PASCUAL I DOMÈNECH, Pere. «Desenvolupament de la marina de vapor i crisi de la construcció naval i de la marina mercant catalana». A Jordi NADAL, Jordi MALUQUER DE MOTES, Carles SUDRIÀ, Francesc CABANA, Jaume TORRAS ELIAS, Jaime BENAVENTE et al. *Història econòmica de la Catalunya contemporània*. Barcelona: Enciclopèdia Catalana, 1991, III, 299-335.
- RICART I GIRALT, Josep. «El Siglo de Oro de la marina velera de construcción catalana 1790-1870». *Memorias de La Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona*, 1924.

- RIERA I TUÈBOLS, Santiago. *Dels velers als vapors*. Barcelona: Associació i Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya, 1993.
- RIERA SOLANICH, Eduardo, ed. *Anuario-Riera: Guía General de Cataluña*. Barcelona: Centro de Propaganda Mercantil, 1896.
- RIERA SOLANICH, Eduardo, ed. *Anuario-Riera: Guía General de Cataluña*. Barcelona: Centro de Propaganda Mercantil, 1901.
- RIERA SOLANICH, Eduardo, ed. *Anuario-Riera: Guía General de Cataluña*. Barcelona: Centro de Propaganda Mercantil, 1902.
- RODRIGO ALHARILLA, Martín. «Navieras y navieros catalanes en los primeros tiempos del vapor, 1830-1870». *Tst: Transportes, servicios y telecomunicaciones*, 13, 2007, 62-92.
- ROIG, Emerencià. *La marina catalana del vuitcents*. Barcelona: Barcino, 1929.
- SELLA, Antoni, i RODRIGO ALHARILLA, Martín. *Vapors*. Barcelona: Museu Marítim - Angle, 2002.
- TATJER, Mercè. *Burgueses, inquilinos y rentistas: mercado inmobiliario, propiedad y morfología en el centro histórico de Barcelona: La Barceloneta, 1753-1982*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1988.
- TATJER, Mercè. *Els banys de mar a Catalunya. Orígens d'Albertí*, 8. Barcelona: Albertí, 2012.
- TATJER, Mercè. «La Barceloneta com a centre de producció i aprovisionament naval, 1750-1950». *Barcelona quaderns d'història*, 22, 2015, 67-86.
- VALDALISO, Jesús María. «Entre el mercado y el Estado: la marina mercante y el transporte marítimo en España en los siglos XIX y XX». *Tst: Transportes, servicios y telecomunicaciones*, 1, 2001, 55-79.
- VALDALISO, Jesús María. «La transición de la vela al vapor en la flota mercante española: cambio técnico y estrategia empresarial». *Revista de Historia Económica - Journal of Iberian and Lat.*

## ■ NOTES

\*Aquest article s'ha redactat en el marc del projecte 'Seafaring Lives in Transition, Mediterranean Maritime Labour and Shipping, 1850s-1920s (SeaLiT)', finançat pel European Research Council (ERC) i del projecte del Ministerio de Ciencia e Innovación "Mundos del trabajo en transición (1750-1930): cualificación, movilidad y desigualdades" HAR 2017-84030-P.

1. Aquesta operació es feia tant amb les embarcacions en procés de construcció com en aquelles ja en actiu, les quals requerien d'un manteniment regular. El procés de treball dels dos oficis al segle XIX, detallat a: Emerencià ROIG, *La marina catalana del vuitcents*. Barcelona: Barcino, 1929, 35-72. Una descripció per a època més recent a: Joan Lluís ALEGRET, Jaume BADIAS MATA i Raül MATA, *De quilla a perilla: l'ofici de mestre d'aixa a la Costa Brava. Temes d'etnologia de Catalunya*, 18. Barcelona: Generalitat de Catalunya, Departament de Cultura i Mitjans de Comunicació, 2009, 31-35.

2. Procés explicat a: Mariano BARRIENDOS VALLVÉ, «La conflictividad gremial en la construcción naval barcelonesa (1751-1820)». *Pedralbes: Revista d'història moderna*, 8, 1988, 103-12 (103-4); Francesc de P. COLLDEFORN LLADÓ *Historial de los gremios de mar de Barcelona, 1750-1865*. Barcelona: Gráficas Marina, 1951, 25-26; Universitat de Barcelona. Sobre la institució de la Matrícula de Mar: Enric GARCÍA DOMINGO, *Mundo del trabajo en la marina mercante española (1834-1914)*. Edicions Universitat de Barcelona, 2017, 33-62; Joaquim LLOVET i VERDURA, *La matrícula de mar i la província de Marina de Mataró al segle XVIII*. Barcelona: Rafael Dalmau, 1980, 17-43.

3. Al 1708, la ciutat només comptava amb 13 constructors navals i cap calafat agremiats, segons Josep Maria DELGADO RIBAS, «La organización de los servicios portuarios en un puerto preindustrial: Barcelona 1300-1820». A Carlos MARTÍNEZ SHAW ed., *El derecho y el mar en la España moderna*. Universidad de Granada i Centre d'Estudis d'Història Moderna Pierre Vilar, 1995, 107-46 (p. 125). Al 1716, hi havia 6 mestres d'aixa i 3 calafats, segons Albert GARCIA ESPUCHE, «Espais urbans de la gent de mar: Barcelona segles XIV al XVIII». *Drassana: revista del Museu Marítim*, 0.15, 2007, 36-53-53 (52).

4. Josep Maria DELGADO RIBAS, «Barcelona i el model econòmic de l'absolutisme borbònic: un tret per la culata». *Barcelona quaderns d'història*, 0.23 (2016), 225 (236).

5. Joan ALEMANY. «Barceloneta, barri marítim». A Pere SERRA ed. *La Barceloneta, un quart de mil·lenni: Barceloneta, un cuarto de milenio*. Barcelona i Gas Natural: Ajuntament de Barcelona, 2003, 56-75.

6. El procés de construcció del barri, explicat a: Mercè TATJER, *Burgueses, inquilinos y rentistas: mercado inmobiliario, propiedad y morfología en el centro histórico de Barcelona: La Barceloneta, 1753-1982*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1988, 27-37.

7. Aquesta expansió es va produir arran de l'obertura dels ports catalans al comerç amb Amèrica i del mateix desenvolupament productiu del rerepaís. Els detalls quantitius del creixement de la construcció naval catalana al període a Josep Maria DELGADO RIBAS. «La construcció i la indústria naval a Catalunya (1750-1820)». *Recerques:*



*Història, economia i cultura*, 13, 1983, 45-64. Pel que fa al creixement de persones matriculades en els oficis de mestrança: Olga LÓPEZ MIGUEL. «Els gremis de mestrança a les revistes de marina del segle XVIII: una aproximació quantitativa». A Pierre VILAR i Carlos MARTÍNEZ SHAW ed. *Historia moderna, historia en construcción (Sociedad, política e instituciones)*. Editorial Milenio, 1999, ii, 207-30 (p. 227).

8. Francisco de ZAMORA, *Diario de los viajes hechos en Cataluña*. Curial, 1973, 452.

9. LLOVET i VERDURA, 1971: 131-62.

10. Concepte especialment reeixit a inicis del segle XX, en obres clàssiques com les de Josep RICART i GIRALT, «El Siglo de Oro de la marina velera de construcción catalana 1790-1870». *Memorias de La Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona*, 1924; i Emerèncià ROIG. *La marina catalana del vuitcents*. Barcelona: Barcino, 1929.

11. Sobre els detalls de les mesures proteccionistes impulsades per l'Estat sobre el sector: Pere PASCUAL i DOMÈNECH, «Desenvolupament de la marina de vapor i crisi de la construcció naval i de la marina mercant catalana». A Jordi NADAL et al. *Història econòmica de la Catalunya contemporània*. Barcelona: Enciclopèdia Catalana, 1991, III, 299-335 (301).

12. Biblioteca Nacional de Catalunya (BNC), Fons de la Junta de Comerç, Lligall CXXIII, f. 58-64 i 69-75.

13. BNC, Fons de la Junta de Comerç, Lligall LXI, expedient 52, f. 28-50.

14. Així ho apunta Joaquim LLOVET i VERDURA, *Constructors navals de l'ex-província marítima de Mataró, 1816-1875*. Caixa d'Estalvis Laietana, 1971, 16.

15. Pep MARTORELL, «Mestres d'aixa i calafats a València. els últims testimonis d'una professió». A Josep Vicent BOIRA MAIQUES ed. *Mestres d'aixa, calafats i mariners: del modelisme naval a la fusteria de ribera a les costes valencianes*. València: Escola d'Arts i Oficis, 2000, 118-33 (121).

16. Document reproduït a LLOVET i VERDURA, 121-26.

17. El diari *El Ancora* se'n feia ressò per tal de denunciar el cobrament de drets de consum sobre una tripulació que ja s'havia desentès dels treballs que s'hi realitzaven. *El Ancora*. Barcelona, 7 d'octubre de 1853.

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

19. *Guía de forasteros en Barcelona: judicial, gubernativa, administrativa, comercial, artística y fabril*. Barcelona: Impr. y Libr. de Manuel SAURI, 1842, 54. Aquest fragment es va repetint en les diferents guies de la ciutat comtal, des de 1831 fins als anys 1840, amb variacions molt escasses, bàsicament en el nombre de cases que contenia el barri.

20. *El Clamor Público*. Madrid, 24 d'agost de 1848.

21. BNC, Fons de la Junta de Comerç, Lligall LXXVII, capsa 106, f.85. El càrrec de mestre major de mestrança es conferia «al que se consideraba más apto y tenía cierta autoridad sobre todos los agremiados», i normalment era l'encarregat d'examinar els candidats a accedir a la mestria (COLLDEFORNIS LLADÓ, 40).

22. El primer era mestre major de calafats ja a inicis dels anys 1840 (Arxiu Històric de Protocols de Barcelona, AHPB, Marina-50, 133, notari Lluís Ferrer Marsal, 13 de març de 1841), mentre que el segon ho seria de mestres d'aixa, com a mínim, des de 1853 (AHPB, Marina-60, 275, notari Josep Manel Planas, 26 d'abril de 1853).

23. *Diario de Barcelona*, 4 de desembre de 1844.

24. *Diario de Barcelona*, 13 de juny de 1857.

25. *Diario de Barcelona*, 19 d'abril de 1853.

26. *Diario de Barcelona*, 28 d'abril de 1845; *Diario de Barcelona*, 1 de febrer de 1851.

27. Aquesta participació es duia a terme en el marc dels sistemes tradicionals de finançament del comerç marítim català, caracteritzats per una notable divisió dels capitals aportats. Aquests sistemes són explicats amb detall a ROIG; RICART i GIRALT; DELGADO i VERDURA («La construcció i la indústria naval a Catalunya (1750-1820)», 54-57).

28. AHPB, 1303/2, f. 181, not. Josep Ponsà i Figuerola, 22 de juliol de 1843.

29. AHPB, Marina-60, f. 178 i 275, not. Josep Manuel Planas, 22 de març de 1853 i 26 d'abril de 1853.

30. AHPB, Marina-100, 100, not. Pere Màrtir de Fortuny, 3 de juliol de 1873.

31. En especial, l'obra de Mercè TATJER, *Burgueses, inquilinos y rentistas*.

32. Mercè TATJER, *Burgueses, inquilinos y rentistas*, 66.

33. Mercè TATJER, *Burgueses, inquilinos y rentistas*, 217-18.

34. El procés de liberalització, detallat a: Jesús María VALDALISO, «La transición de la vela al vapor en la flota mercante española: cambio técnico y estrategia empresarial». *Revista de Historia Económica - Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 10,1, 1992, 63-98; Jesús María VALDALISO, «Entre el mercado y el Estado: la marina mercante y el transporte marítimo en España en los siglos XIX y XX». *Tst: Transportes, servicios y telecomunicaciones*, 1, 2001, 55-79.

35. Un recorregut detallat del procés de transició de la vela al vapor a Catalunya i Espanya a: Javier MORENO RICO, «El capitán de la marina mercante José Ricart y Giralte (1847-1930): una aproximación a la historia marítima contemporánea de Barcelona». Universitat Politècnica de Catalunya, 2011. Santiago RIERA i TUÈBOLS, *Dels velers als vapors*. Barcelona: Associació i Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya, 1993; Antoni SELLA i Martín RODRIGO ALHARILLA, *Vapors*. Barcelona: Museu Marítim - Angle, 2002; PASCUAL i DOMÈNECH, III; Martín RODRIGO ALHARILLA. «Navieras y navieros catalanes en los primeros

tiempos del vapor, 1830-1870». *Tst: Transportes, servicios y telecomunicaciones*, 13, 2007, 62-92; VALDALISO, «La transición de la vela al vapor en la flota mercante española».

36. Esteban AMENGUAL, «El barrio marítimo de la Barceloneta». *La Revista Marítima*. Barcelona, 1 de març de 1878.

37. «Los frutos del libre canvismo». *La Unión. Revista semanal de intereses morales y materiales de San Martín de Provensals, Gracia, San Andrés de Palomar y Barceloneta*, 2 de gener de 1881.

38. «El derecho diferencial de bandera y la muerte de la marina mercante». *La Unión. Revista semanal de intereses morales y materiales de San Martín de Provensals, Gracia, San Andrés de Palomar y Barceloneta*, 16 de gener de 1881.

39. *La Publicidad: eco de la industria y del comercio, diario de anuncios, avisos y noticias*. Barcelona, 23 de març de 1892.

40. *Monografía estadística de la clase obrera, en 1856: Espécimen de una estadística funcional de la vida urbana, con aplicación concreta a dicha clase*. Madrid: Impr. Española, 1868.

41. *La Marina Española*. Madrid, 18 de març de 1868.

42. *El Vigía de la Barceloneta*, 1 de setembre de 1895.

43. *El Vigía de la Barceloneta*, 7 de març de 1897.

44. Avel·lí GUITERT DE CUBAS, *Barceloneta*. Barcelona: s. n., 1921), 187.

45. Sobre la història de la construcció naval a Barcelona al llarg del segle xx: Isabel GRAUPERA i Lluís BURILLO, *La fusta, el ferro i la fibra: memòria oral de les darreres drassanes de Barcelona (1939-1992)*. *Estudis*, 17. Barcelona: Museu Marítim de Barcelona: Angle, 2011.

46. AHPB, 1230/31, f. 124, not. Baldiri de Xammar, 31 de juliol de 1849.

47. Arxiu Municipal Contemporani de Barcelona (AMCB), Sèrie A171 de Mortalitat, Registre de Defuncions de l'any 1870, llibre 3, f. 445. En el moment de la seva mort, Etelvina Geli i Denis tenia 20 anys i estava casada.

48. *El Diluvio: diario político de avisos, noticias y decretos*. Barcelona, 20 de desembre de 1890.

49. Mercè TATJER, *Burgueses, inquilinos y rentistas*, 217-219.

50. *Anuario-Riera: Guía General de Cataluña*. Barcelona: Centro de Propaganda Mercantil, 1896, p. 396; *Anuario-Riera: Guía General de Cataluña*. Barcelona: Centro de Propaganda Mercantil, 1901, 646; *Anuario-Riera: Guía General de Cataluña*. Barcelona: Centro de Propaganda Mercantil, 1902, 718; 730.

51. *La Dinastía*. Barcelona, 24 de febrer de 1899; *Vida marítima*. Madrid, 10 d'abril de 1915.

52. *El Mundo Deportivo*. Barcelona, 20 de maig de 1909 i 8 de febrer de 1915.

53. Mercè TATJER, *Els banys de mar a Catalunya. Orígens d'Albertí*, 8. Barcelona: Albertí, 2012, 17-50.