

L'origen industrial del Poblenou

Barcelona, amb l'enderroc de les muralles (1854-1873), va disposar per a la seva expansió d'una extensa plana delimitada pels rius Llobregat i Besòs. El Poblenou, situat al sud de Sant Martí de Provençals, esdevingué una àrea prioritària per a l'assentament industrial gràcies a la seva ubicació, amb abundància d'aigua i proximitat al port de Barcelona, i pel fet de disposar del ferrocarril arran de la costa. L'any 1899 el Poblenou ja era l'àrea amb més concentració industrial de Catalunya, i s'erigia en paradigma de barri treballador i popular, amb grans fàbriques i petits tallers que cohabitaven amb els habitatges dels treballadors i amb els comerços del barri.

Si a mitjan segle XIX la disputa per l'ocupació del Poblenou es va dirimir entre l'ús residencial o industrial del territori, des dels anys seixanta, s'apunten nous interessos vinculats al sector de serveis i a l'economia de l'especulació del sòl. El 1965, interessos privats promocionaren una reforma urbanística, coneguda com el Pla de la Ribera, que aspirava a transformar el litoral barceloní en una zona residencial i turística, alhora que preveia la construcció d'una autopista que envaia el nucli del Poblenou. Protestes veïnals i dificultats financeres desbaratarien el projecte, tot

i que aquests interessos van continuar sobrellevant el litoral barceloní. Amb el declivi de la indústria tradicional del Poblenou d'ençà la crisi energètica de 1973 i la integració d'Espanya al Mercat Comú Europeu (1986), les fàbriques i tallers començaren a tancar, amb la consegüent degradació del barri.

Afeblides l'activitat industrial tradicional i la seva cohesió social, la pugna pel territori esdevingué desigual. Nous plans urbanístics es consolidaren definitivament amb l'empenta de les reformes dels Jocs Olímpics de 1992. El declivi del Poblenou tradicional i el tancament de Can Girona MACOSA van ser sincrònics, en un procés urbanístic, social i econòmic que desplaçà el pòsit perifèric del Poblenou per una nova centralitat barcelonina.



Festa Major del Poblenou, 1946. Sales. AHPN.



La família Girona, un model de lideratge social

Originaris de Tàrraga, els Girona arribaren a Barcelona a principis del segle XIX, i en poc temps esdevingueren una de les famílies més rellevants del país i paradigma d'una nova burgesia nodrida de l'economia industrial i financera.

El patriarca, Ignasi Girona Targa (1781-1867), va fundar a Barcelona un entramat d'empreses i interessos financers i polítics, amb l'empresa Girona Hermanos y Compañía com a punt de partida. El seu fill Manuel Girona Agrafel (1817-1905) s'erigí en dirigent del grup familiar; establí enllaços comercials arreu del país i constituí el Banc de Barcelona. Assolits aquests objectius empresarials, Manuel Girona va centrar la seva activitat en

la política, i deixà en mans dels seus germans Ignasi (1824-1889), Jaume (1826-1907) i Casimir (1834-1909) els negocis familiars. Entre 1876 i 1877 va ser alcalde de Barcelona. La seva influència política i econòmica li va permetre participar activament en els àmbits culturals del país. Va presidir l'Ateneu Barcelonès en dues ocasions; va fundar la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona (1886), i també va ser comissari de l'Exposició Universal de Barcelona de 1888. Com a mecenes va participar, entre d'altres, en la restauració de la façana de la catedral de Barcelona i en la reconstrucció del Gran Teatre del Liceu.

Jaume Girona Agrafel va participar, des de Madrid, en la constitució de grans empreses, com ara Altos Hornos de Vizcaya o la Compañía General de Tabacos de Filipinas. Pel que fa a Ignasi i Casimir Girona, van centrar la seva activitat a reforçar els projectes empresarials, en particular el de Can Girona. Joan Girona Vilanova (1859-1950), fill d'Ignasi, es va fer càrrec de la gerència de l'empresa durant 67 anys, i va ser-ne el president d'honor fins a la seva mort. El 1947, els seus successors van constituir, amb altres socis, Material y Construcciones SA (MACOSA).

Retrat de Manuel Girona, 1888. AGFB.



Can Girona MACOSA, les xifres d'una indústria metal·lúrgica capdavantera

1857. Ignasi i Casimir Girona constitueixen a Sant Martí de Provençals la Ferreria Nostra Senyora del Remei.

1866. L'empresa produeix 3.000 tones de ferro.

1870. L'empresa fabrica 500 productes diferents. Per fer front a la competència, inicia un procés d'especialització.

1871. Produeix 8.000 tones de ferro anuals en forma de tota mena de peces metal·lúrgiques.

1877. Ocupa el lloc 27 entre les 50 primeres empreses de Sant Martí de Provençals. És la primera foneria en la cons-

trucció de carrils i d'estructures metal·liques.

1881. Amb la creació de Materials para Ferrocarriles y Construcción SA, esdevé la segona empresa metal·lúrgica de Catalunya, després de La Maquinista Terrestre i Marítima.

1882. S'estableix el taller de construcció de cotxes de vagons per a ferrocarrils. S'inicia l'electricificació de la fàbrica.

1888. A l'Exposició Universal de Barcelona l'empresa exposa la seva capacitat industrial. Manuel Girona és el comissari de l'Exposició.

Imatge del catàleg de producció de Can Girona MACOSA, 1984.



Secció de foneria de l'empresa. Pintura de J. Acebedo.



1890. L'empresa desisteix de disposar d'alts forns per fer el procés del ferro i passa a utilitzar ferralla del país i lingots de ferro del País Basc.

1897. Construeix més d'un milier de vagons ferroviaris per a la Península i ultramar.

1899. Juntament amb la fàbrica Rivière, són les dues úniques empreses grans del metall a Sant Martí de Provençals.

1904. És la desena empresa de Sant Martí de Provençals, i la primera del sector metal·lúrgic. Proporciona pràcticament el totalitat del material mòbil per a ferrocarrils i tramvies d'Espanya.

1907. L'empresa inicia la producció d'acer.

1914-1918. La neutralitat d'Espanya a la Gran Guerra permet un període d'expansió de l'empresa.

1926-1936. Fruit del procés d'electricificació del transport, l'empresa construeix 7.126

vagons, 1.321 furgons i 214 cotxes.

1928. Es posa en marxa un segon for Martin Siemens de 35 tones per produir acer bàsic, i nous tallers per a la producció de moles, destinades a materials ferroviaris i automòbils.

1929. En el procés d'electricificació del transport públic a Barcelona, es construeixen 1.600 cotxes per a ferrocarril i tramvia, i 18 vagons per a ferrocarrils.

1936. Can Girona és col·lectivitzada i reconvertida en indústria de guerra. El 1939, amb la victòria de les tropes franquistes, l'empresa és retornada als seus propietaris.

1939-1940. Tot i la recessió econòmica que viu el país, l'empresa produeix 1.507 vagons, 63 cotxes i 63 locomotors.

1947. L'empresa es fusiona amb Construcciones Devis, SA, de València, i passa a ser Ma-

terial y Construcciones, SA (MACOSA). A les instal·lacions de Barcelona, s'hi sumen les de València i Alcázar de San Juan.

1954. MACOSA és una de les tres empreses siderúrgiques més importants de Catalunya, juntament amb Torras Herre-ria i Alts Forns de Catalunya.

1957. Superada l'etapa de l'autarquia econòmica i política, s'inicia un període de gran d'expansió de Can Girona.

1963. Ocupa l'onzè lloc entre les cent primeres empreses de Sant Martí de Provençals, i el quart lloc entre les empreses metal·lúrgiques, darre- de Motor Ibèrica, Hispano Olivetti i ENASA.

1973. Davant la crisi energètica global, l'empresa aposta per l'exportació dels seus productes. Prop d'un 25 % de la producció es destina a països com Iugoslàvia, Nigèria, Iran, Brasil o Nicaragua.

1978. La meitat dels contractes es corresponen amb operacions a l'estranger.

1981. L'empresa es troba entre les deu primeres empreses exportadores del país, però no pot superar la producció de laminació.

1983. S'han produït uns ingressos totals de 12.706 milions de pessetes. El sector ferroviari, sempre preponderant, absorbeix el 80 % de la producció.

1986. Amb l'ingrés d'Espanya a la Comunitat Econòmica Europea, el Govern aprova el Pla de Reconverti- Siderúrgic. MACOSA es veu incapaç de competir en el mercat europeu. Augmenten els expedients reguladors de feina per als treballadors i es planifiquen els primers plans de fusions empresarials, que portarien al tancament de l'empresa l'any 1993.

Museu d'Història de Barcelona
Plaça del Rei, s/n
08002 Barcelona
Informació i reserves:
Tel. 93 256 21 22
reservesmuhba@bcn.cat

http://ajuntament.barcelona.cat/museuhistoria/ca
facebook.com/barcelonacultura
twitter.com/bcnultura

GUIES D'HISTÒRIA URBANA DEL MUHBA

- | | |
|--------------------------|--------------------------------|
| 1. BARCINO/BCN | 11. POBLENOU/BCN |
| 2. GAUDI/BCN | 12. TEATRES/BCN |
| 3. DIAGONAL/BCN | 13. COOPERATIVES 1842-1939/BCN |
| 4. PARCS/BCN | 14. INDIANES 1736-1847/BCN |
| 5. GÒTIC/BCN | 15. REREGUARDA/BCN |
| 6. AIGUA/BCN | 16. ROMÀNIC S. XI-XIII / BCN |
| 7. BARRAQUES/BCN | 17. CALL/BCN |
| 8. DEFENSA 1936-39 / BCN | 18. BALCONADA/BCN |
| 9. ORIENT/BCN | 19. INDIANS 1835-1888 / BCN |
| 10. SEAT 1950-65/BCN | |

© de l'edició MUHBA, 2017	1a edició: octubre 2017
AUTORIA	Marià Hispano Vilaseca
COORDINACIÓ EDITORIAL	Marta Iglesias i Ana Shelly
FOTOGRAFIA	Aixiu Agbar, Aixiu General de Fira de Barcelona (AGFB), Aixiu Històric del Poblenou (AHPN), Aixiu Nacional de Catalunya (ANC), Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya (ICGC), Ferran Saró. Fotografia de coberta: Fabricació de la vàlvula per a la central hidroelèctrica de Santa Ana, entre Osca i Lleida. Publicació de l'empresa <i>Vida y Trabajo</i> , 25 (1957)
DISSENY I MAQUETACIÓ	Carlos Ortega i Jaume Palau



Vistes aèries del Poblenou. Senyalada, l'empresa Can Girona MACOSA. Arxiu AGBAR i ICGC.



Portada de la publicació de l'empresa *Vida y Trabajo*, 25 (1957).

Torre de destil·lació d'una fàbrica del complex químic de Tarragona, 1983.

Escalles mecàniques de l'estació de ferrocarril de Chamartín (Madrid), 1979.

Interior de la Galeria de Màquines. *Diari Oficial de l'Exposició Universal de Barcelona de 1888*. AGFB.

Can Girona s'instal·la al Poblenou

Can Girona MACOSA ha estat un dels màxims exponents de la metal·lúrgia de transformació de Catalunya. El seu origen es remunta a l'any 1857, amb la creació de la Ferreria Barcelonina, en funcionament fins a 1861, quan fou controlada per Ignasi i Casimir Girona, que la batejaren amb el nom de Ferreria Nostra Senyora del Remei. Ocupava uns terrenys al sud del Poblenou, arran de costa, en direcció al Besòs, una àrea d'hortos i camps que ràpidament ocuparien també altres indústries i tallers.

L'èxit empresarial de Can Girona es va fonamentar en estratègies empresarials lúcides: apostar per la fabricació de material ferroviari, disposar

de capital financer, tenir influència política i instal·lar la fàbrica en un espai econòmic estratègic. Entre 1859 i 1981 la superfície de la fàbrica va passar de 10.000 m² a 117.048 m², i el nombre de treballadors, de 50 a 1.300.

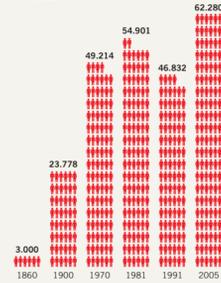
L'empresa va construir els primers carrils de ferrocarril fets a Espanya i estructures de ferro per a grans projectes arquitectònics. El 1881, cercant una major especialització, els Girona, el Grup Baucells i Gallisà i altres petits accionistes fundaren Material para Ferrocarril y Construcciones SA. Es van millorar els processos industrials i la tecnologia, alhora que ampliaren les instal·lacions per construir-hi grans naus. La neutralitat d'Espanya a la Primera Guerra Mundial (1914-1918) suposà el seu creixement i consolidació, la qual cosa facilità que durant els anys vint l'empresa liderés el sector en el procés d'electricificació, industrialització i modernització del país.

Amb l'adveniment de la Segona República l'any 1931, les lluites i conquestes del moviment obrer es van consolidar, i es milloraren els sous i les condicions laborals. Durant la Guerra Civil, Can Girona es va col·lectivitzar i passà a formar part de les indústries al servei de la producció de material de guerra.

Finalitzada la guerra, la fàbrica fou retornada als seus propietaris. El 1947, l'empresa es va fusionar amb la valenciana Construcciones Devis, SA, i va passar a anomenar-se Material y Construcciones SA (MACOSA). A finals de la dècada dels cinquanta i fins a l'esclat de la crisi energètica mundial i la incorporació d'Espanya al Mercat Comú Europeu, MACOSA tornà a viure moments d'expansió. A l'abril de 1989, MACOSA cedí els seus actius i la seva plantilla a Mediterrània de Industrias del Ferrocarril, SA (MEINFESA). El 1990, MACOSA intercanvià accions amb GEC-Alstom Ibèrica, SA,

multinacional franco-britànica, de manera que es creà MEINFESA. El 1994 s'abandonaren els terrenys del Poblenou i l'empresa s'instal·là a Santa Perpètua de Mogoda, després de la fusió prèvia amb l'altra gran empresa metal·lúrgica catalana, La Maquinista Terrestre i Marítima.

ESTADÍSTICA DE POBLACIÓ DEL POBLENOU



Què es produeix a Can Girona MACOSA?

1. Material ferroviari

Locomotores
Passatgers: cotxes de passatgers, cotxes llit, cotxes restaurant, cotxes de socors, cotxes de correu, furgons, unitats de metro de transport urbà...

Mercaderies: vagons de caixa telescòpica, vagons tancats, vagons plataforma, vagons treuja, vagons especials,



vagons per a transport de líquids i gasos, vagons porta-contenedors...

Components: portes i finestres, enganxalls, reguladors de fre, molles i ballestes.

2. Transport de persones
Escalles mecàniques
Passadissos i rampes mòbils
Passarel·les d'accés a vaixells i avions
Telefèrics

3. Equips industrials
Obres hidràuliques: comportes, canonades forçades, turbines hidràuliques, vàlvules...

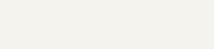
Construccions metal·liques: caldereria, indústria petroquímica, dipòsits de pressió, naus

industrials, centrals tèrmiques i nuclears, ponts per a ferrocarrils i carreteres, passos elevats, torres metal·liques, estructures singulars, magatzems autoportants...

Manutenció: grues portuàries, ponts, pòrtics i especials, màquines per a càrrega i descàrrega de vaixells, apiladores, parcs de minerals...

Maquinària: reductores, trituradores, molins...

4. Siderúrgia
Acereria, laminació, foneria...



industrial, centrals tèrmiques i nuclears, ponts per a ferrocarrils i carreteres, passos elevats, torres metal·liques, estructures singulars, magatzems autoportants...

Manutenció: grues portuàries, ponts, pòrtics i especials, màquines per a càrrega i descàrrega de vaixells, apiladores, parcs de minerals...

Maquinària: reductores, trituradores, molins...

4. Siderúrgia
Acereria, laminació, foneria...

1877. L'empresa proveeix materials a La Maquinista Terrestre i Marítima per a la construcció de l'estructura de metall del Born de Barcelona.

1881. Fabrica les estructures metal·liques per a l'antiga estació de tren de Vigo.

1888. Fabrica les estructures metal·liques per a l'Hotel Internacional, Exposició Universal de Barcelona de 1888, obra de Lluís Domènech i Montaner.

1888. Fabrica l'estructura de ferro de la torre de Sant Sebastià, al port de Barcelona.

1931. Fabrica l'estructura de ferro de la torre de Sant Sebastià, al port de Barcelona.

1936. Els obrers de Can Girona improvisen vehicles blindats per defensar la Segona República.

1954. Confecciona l'estructura metal·lica de Galerías Preciados de Madrid.

Fet a Can Girona MACOSA

1877. L'empresa proveeix materials a La Maquinista Terrestre i Marítima per a la construcció de l'estructura de metall del Born de Barcelona.

1881. Fabrica les estructures metal·liques per a l'antiga estació de tren de Vigo.

1888. Fabrica les estructures metal·liques per a l'Hotel Internacional, Exposició Universal de Barcelona de 1888, obra de Lluís Domènech i Montaner.

1888. Fabrica l'estructura de ferro de la torre de Sant Sebastià, al port de Barcelona.

1931. Fabrica l'estructura de ferro de la torre de Sant Sebastià, al port de Barcelona.

1936. Els obrers de Can Girona improvisen vehicles blindats per defensar la Segona República.

1954. Confecciona l'estructura metal·lica de Galerías Preciados de Madrid.

cines ambulants del servei de correus.

1897. Produeix 160 tramvies per a Tramvies de Barcelona.

1901. Fabrica cotxes per al Funicular del Tibidabo, i tramvies elèctrics per a Madrid.

1903. Construeix el pont de ferro sobre el riu Segura, Múrcia.

1926. Fabrica les escales mecàniques de Can Jorba.

1929. Confecciona l'estructura de ferro de l'estació de França.

1931. Fabrica l'estructura de ferro de la torre de Sant Sebastià, al port de Barcelona.

1936. Els obrers de Can Girona improvisen vehicles blindats per defensar la Segona República.

1954. Confecciona l'estructura metal·lica de Galerías Preciados de Madrid.

1955. Produeix les estructures per al pantà de Sau.

1956. Fabrica grues del port de Barcelona.

1970. Construeix la central tèrmica de Sant Adrià de Besòs.

1972. Confecciona l'estructura metal·lica de la coberta del pavelló del Club Joventut Badalona.

1972. Produeix locomotores dièsel elèctriques GM per al Brasil i locomotores MACOSA MAN per a Iugoslàvia.

1975. Fabrica les estructures metal·liques de l'edifici de la seu de Banca Catalana a la Diagonal de Barcelona.

1981. Produeix trens dièsel sèrie 592 per a RENFE.

1983. Fabrica cotxes via per a Ferrocarrils de Catalunya.

