

OBREROS EN LA CIUDAD: LÍNEAS DE UN PROYECTO DE INVESTIGACION EN HISTORIA URBANA

José Luis Oyón

La historia urbana es un campo de estudios polémico. El debate, nacido casi en el mismo momento de su fundación académica, reside en esencia en las dificultades a la hora de delimitar el objeto de estudio. Algunos han preferido obviar los problemas de definición, limitándose un tanto escépticamente a «continuar escribiendo más y mejor historia urbana»¹. Ese deseo de hacer sin más historia de la ciudad, esa voluntad de no preguntarse demasiado por la relevancia del campo de estudios, implica por omisión aparcar el debate en la misma situación de los años 70, cuando la recién nacida subdisciplina se encontraba en el punto de mira de la crítica sociológica e historiográfica.

En mi opinión, bastantes de los actuales practicantes de la historia de la ciudad no se limitan ya a transitarla ocasionalmente, sino que piensan que es perfectamente legítimo, como en otras historias, el situar a la ciudad en toda su complejidad como objeto específico, el asumirla como una totalidad. Buena parte de la historia urbana que hoy se escribe ya ha aceptado implícitamente ese programa de investigación establecido hace ya dos décadas: lo urbano como objeto de investigación histórica, con todos los riesgos que eso conlleva².

¹ STAVE, B., en FRASER, D., SUTCLIFFE, A., (eds.), *The Pursuit of Urban History*, Edward Arnold, Londres, 1983, XXIV.

² Así por ejemplo, en los círculos más influyentes de la *urban history* británica encontramos hoy declarados seguidores del programa «máximo» que formulara H.J. Dyos veinte años atrás, férreos defensores de la pertinencia de lo que se ha venido en llamar la «variable urbana». Baste una cita de uno de los últimos artículos de Richard Rodger: «Una característica permanente de la aproximación británica (a la historia urbana) ha sido que el *locus* urbano introduce por sí mismo una dimensión independiente. La ciudad funciona como un

Recordemos esos riesgos. Si el historiador desea estudiar en detalle el proceso urbano, si acepta la tarea de hacer una especie de historia total de la ciudad y no olvidar nada de lo que ocurre en los diversos niveles de la realidad urbana, corre el peligro, como en toda historia total, de compartimentar al infinito la encuesta sobre la realidad urbana, perdiendo por el camino la unidad del objeto de encuesta. Si queremos formular por otra parte una explicación sobre la presencia urbana en la más amplia historia de la sociedad, una explicación histórica distintivamente urbana, toparemos antes o después con problemas de definición sobre eso que llamamos ciudad: para muchos lo urbano no es un factor aislable y tomar la ciudad como variable explicativa es epistemológicamente inadecuado³.

La problemática definitoria de la historia urbana en el fondo ha sido siempre la misma: si la ciudad es una variable dependiente o bien independiente en las ciencias sociales. Dilema en buena parte comprobable si atendemos a la historiografía: por cada autor que pudiéramos incluir en el primer renglón, encontraríamos sin duda otros tantos en el segundo. De manera muy pragmática, algunos han afirmado que esta subdisciplina se empobrecería si limitásemos su campo a una sola de las dos aproximaciones citadas. Cada una de esas dos tradiciones «proporciona valiosas descripciones de la ciudad y de los fenómenos urbanos y las dos forman conjuntamente los dos focos de ese multicolor campo de investigación conocido como historia urbana». Lo importante, como ha sido lúcidamente puesto de manifiesto recientemente es que las dos aproximaciones se hagan explícitas, que se definan bien y que el investigador aclare de entrada su adscripción a una de ellas⁴.

Vaya por delante que, sin olvidar en absoluto la postura de los que opinan que la ciudad es mucho más un resultado del juego de fuerzas históricas que no un elemento con un cierto peso en la propia explicación histórica, me identifico más con esta segunda tradición. Lo urbano no es para mí un simple *locus*, un mero contenedor de los procesos históricos, sino que encierra en sí mismo algunas cualidades explicativas

prisma que refracta o modela los ámbitos constituyentes del arte, de la ciencia, la tecnología, de los mercados y de las relaciones sociales», RODGER, R., «*Urban History: Prospect and retrospect*», *Urban History*, vol.19, pt.1, 1992, 1-22, 7

³ ABRAMS, P., «Towns and Economic Growth: some theories and problems», en ABRAMS, P., WIGLEY, E.A., *Towns in Societies*, University Press, Cambridge, 1978. HOBBSAWM, E., Recensión a DYOS, H.J., WOLFF, M., *The Victorian City*, «The Guardian», 30 ag. 1973.

⁴ JANSEN, H.S.J., «Wrestling with the angel: on problems of definition in urban historiography», *Urban History*, vol.23, pt.3, dic.1996, 277-299, 298. Ver también SAVAGE, M., «Urban history and social class: two paradigms», *Urban History*, vol. 20, pt.1, ab.1993, 61-77.

que pueden ser útiles en las ciencias sociales. Pero hace tiempo que creo también, como muchos otros, que la historia urbana convendría que no fuera otra nueva modalidad de historia total, sino que sería interesante que reflexionara de forma muy limitada y analítica sobre la urdimbre de relaciones que une los diversos niveles de la realidad urbana, en concreto sobre alguna de esas relaciones particulares que se nos ofrece muy específicamente en la ciudad: la relación entre espacio y sociedad. Que la historia de la ciudad fuera, en definitiva, más que una nueva historia adjetivada, una especie de estrategia para investigar en profundidad esa relación básica.

De todas las posibles historias adjetivadas, la historia de la ciudad es, en efecto, la más distintivamente geográfica. Seguramente porque la ciudad refleja como ningún otro universo de objetos fenómenos de densidad y de concentración humana, de proximidad espacial, muy singulares. No me parece casual que el mismo Dyos viera, hace ahora ya más de veinte años, la intencionalidad de la historia urbana en la búsqueda de la necesaria interconexión ente proceso y lugar, entre los cambios sociales y el entorno al que pertenecen. No es sólo por formación académica, por una cuestión vocacional, por lo que considero que la relación entre el espacio y la sociedad es central en la historia urbana, sino también porque, ante la disolución actual del objeto de estudio, la ciudad, o ante las insalvables dificultades de definición de lo urbano, lo que queda es esencialmente la posibilidad de ver en la historia de la ciudad una oportunidad posiblemente única⁵ de analizar en detalle esa relación espacio-sociedad, de examinar la posible relevancia de determinados efectos territoriales en el proceso histórico. Coincido plenamente con Marcel Roncayolo cuando ante lo desdibujado de la ciudad de nuestro días como objeto geográfico afirma que «en la ciudad no ha de reconocerse un concepto riguroso, sino el acumularse de una serie de experiencias históricas (...). A nivel teórico el concepto de ciudad puede ser sustituido por una reflexión general sobre las formas espaciales y su relación con la sociedad»⁶.

⁵ No es la única posibilidad. Algunos autores ven por ejemplo en la historia urbana la posibilidad de hacer más concreto, más a la pequeña escala, el análisis histórico, algo no muy diferente de lo que algunos historiadores como Fontana reivindican para la historia local. Charles Tilly lo expresa así: «los historiadores urbanos tienen la oportunidad de ser los más importantes intérpretes de las formas por las que los procesos sociales globales se articulan con la pequeña escala de la vida social»: «What good is urban history», *Journal of Urban History*, vol.22, 2, sep. 1996.

⁶ RONCAYOLO, M., voz «città», *Enciclopedia Einaudi*, vol.3, Turin, 1978 (versión española Paidós, Barcelona, 1988, 10).

Situar los comportamientos sociales en el marco físico de la ciudad no me parece pues un simple capricho académico. Diversas cuestiones de fondo de la historia social —actitudes políticas, sociabilidad y relaciones sociales, vida cotidiana en general— pueden matizarse o adquirir más sentido cuando se territorializan en la esfera de la casa, del barrio, de la ciudad entera. El espacio urbano no suele ser un mero receptáculo pasivo de los procesos sociales, sino que teje con ellos una relación simbiótica. El significado de fondo de buena parte de la historiografía urbana contemporánea descansa, en esencia, en la relevancia de un cierto efecto de territorialidad.

Lo que trataré de exponer aquí son algunas pautas de un proyecto de investigación sensible a estas cuestiones. En gran medida esta reflexión se asienta en un trabajo en curso sobre Barcelona, más en concreto sobre la Barcelona obrera de entreguerras, pero creo que algunas ideas pueden quizás resultar de interés más general para algún estudioso de la historia social contemporánea⁷. Se trata de un período especialmente denso en cambios demográficos, sociales, económicos, políticos que se proyectan también con mucha claridad en una mutación del artefacto urbano. Sobre muchas de las cuestiones indicadas no señalaré sino «campos vacíos», cuestiones por resolver y estudiar, dudas que se presentan. En modo alguno repuestas concretas ni certezas.

Quiero avisar antes sobre algunas precauciones de método que conviene adoptar cuando se habla de la relación espacio-sociedad. Las mutuas influencias entre esos dos términos no han de ser pensadas ni bajo el prisma del determinismo geográfico, ni tampoco bajo los de un estricto funcionalismo social. Como apunta un historiador recientemente fallecido que ha dedicado páginas profundas a explicar en qué puede consistir aquella relación, «es importante mantener el empeño por explicitar las reglas posibles del cambio (urbano), pero conviene olvidar la voluntad simplificadora que encontraría en una ecología virtual el origen del mecanismo social o, al contrario, en (...) un proyecto social el principio único de configuración de los lugares»⁸. Alertados sobre estas limitaciones, quiero dedicar la atención a cuatro temas, que personal, vocacionalmente, me resultan especialmente atractivos en ese pro-

⁷ OYÓN, J.L. (ed.). *Vida obrera en la Barcelona de entreguerras, 1918-1936*, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, Barcelona, 1998.

⁸ OLMO, C., LEPETIT, B. (ed.). *Le città e le sue storie*, Einaudi, Turin, 1995, 4. Ver también LEPETIT, B., «Histoire urbaine et espace», *L'Espace Géographique*, I, 1980. Sobre la discusión espacio-sociedad en la historia urbana puede verse también: F.J. MONCLUS, J.L. OYÓN, «La aproximación espacial en la historia urbana», *Història urbana del Pla de Barcelona*, (1985), Institut Municipal d'Història, Barcelona, 1990, vol.2, pp. 587-603.

grama general de investigación. Procuraré en la medida que pueda establecer comparaciones con otras ciudades europeas del tamaño de Barcelona. Sobre uno de los temas, el de la movilidad geográfica, en el que he trabajado últimamente, me extenderé más en la explicación e indicaré también algunas conclusiones relativamente firmes.

Vivienda

Un primer tema fundamental de la discusión es el estudio de la morfología urbana y de la vivienda. El estudio del artefacto urbano, es sin duda el ámbito más desarrollado por la investigación en la historia de la ciudad. Puede decirse que se trata de un elemento auténticamente fundador de la historia urbana en España⁹. Un tema en el que además han hecho interesantes incursiones estudiosos de muy diversos ámbitos: no solo geógrafos, arquitectos y urbanistas, sino también historiadores y economistas.

Un primer componente básico en el estudio de la morfología urbana ha sido el de la evolución general del marco físico. Las cifras demográficas dan idea del crecimiento urbano, pero no siempre el crecimiento físico se corresponde con los avatares del crecimiento humano. Las curvas de la construcción de vivienda han servido en un número ya apreciable de estudios para dar una buena medida al respecto. En términos generales nos permiten reconstruir las *grandes fases cíclicas de evolución del artefacto urbano*, las oleadas que modulan la oferta de viviendas de nueva construcción, como puede comprobarse en recientes síntesis¹⁰. El período de entreguerras constituye el segundo gran ciclo de plazo largo en buena parte de ciudades españolas de la edad contemporánea, un ciclo de especial relevancia en el caso barcelonés

Ibid. «Espacio urbano y sociedad: algunas cuestiones de método en la actual historia urbana», en A. Bonet (ed.), *Urbanismo e historia urbana en el mundo Hispano (Segundo Simposio, 1982)*. Universidad Complutense, Madrid, 1985.

⁹ OYON, J.L., «Spain», en RODGER, R. (ed.), *European Urban History*. Leicester University Press, Leicester-Londres, 1993.

¹⁰ GUARDIA, M., MONCLUS, F.J., OYÓN, J.L., *Atlas histórico de ciudades europeas*. CCCB-Salvat, Barcelona, 1995. permite por ejemplo cruzar las curvas de la construcción de cinco grandes ciudades españolas, Madrid, Barcelona, Valencia, Zaragoza y Bilbao, hasta 1936, pero otras ciudades más pequeñas han visto también cuantificado su crecimiento a través de los ciclos constructivos especialmente en el área catalana. Una útil síntesis, aunque centrada sobre todo en los últimos cincuenta años es la de VILAGRASA, J.(ed.), *Vivienda y promoción inmobiliaria en España*. Universitat de Lleida, Lleida, 1997

habida cuenta de la larga fase de atonía constructiva de las dos primeras décadas de la centuria¹¹. La construcción de viviendas en Barcelona despierta de manera brusca al finalizar la Guerra Mundial y experimenta durante los quince años siguientes tres ciclos de corta duración, pero de una intensidad inusitada. No parece que esos ciclos más cortos tengan idéntica repercusión en el espacio geográfico de la ciudad. El primero, en el arranque de los años veinte, tiene una particular virulencia en la periferia obrera, y puede contrastarse también en los municipios limítrofes: Santa Coloma, Badalona y Hospitalet. Los otros dos pudieron tener en cambio mayor presencia relativa en los espacios más centrales del Ensanche, particularmente a través de la densificación permitida en una reforma parcial de las ordenanzas.

Conocemos muchísimo mejor la vivienda desde el lado de la oferta que desde el de la demanda. Uno de los temas de estudio privilegiados por los historiadores urbanos ha sido el de la *propiedad y los agentes inmobiliarios*. Toda la gran oleada constructiva de entreguerras, y Barcelona no es en esto una excepción, se realiza en promociones de corta dimensión, donde por lo general domina la pequeña o muy pequeña promoción. Aunque comiencen tímidamente a aparecer agentes urbanos de mayor entidad, la oferta está orientada básicamente por el pequeño inversor, como han mostrado diferentes estudios. Básicamente, la gran empresa constructora tiene en nuestro período idéntica importancia (irrelevancia diríamos) a la de cincuenta años antes¹². Esa oferta de mínimas empresas constructoras, poco capitalizadas y escasas innovaciones en los sistemas constructivos, repercutió en un producto de poca calidad, especialmente especulativo en los escalones más bajos de la oferta, al funcionar en un paraíso virtual de liberalismo ordenancístico.

En ese contexto, los ciclos de la edificación residencial «arrojaron» al espacio urbano una gran diversidad de *tipos de vivienda*. No es infrecuente encontrar edificaciones específicas surgidas *ex-novo* en el seno de esas oleadas cíclicas, en nuestro caso tipos específicos de vivienda

¹¹ TAFUNELL, X., «La construcción en Barcelona, 1860-1935», en GARCÍA DELGADO, J.L., (comp.), *Las ciudades en la modernización de España. Los decenios interseculares*, Siglo XXI, Madrid, 1992, 3-20. MASSANA, C., *Industria, ciutat y propietat, Política i propietat urbana a l'àrea de Barcelona (1901-1939)* Curial, Barcelona, 1985. CORDIVIOLA, A., GARCÍA SOLER, C., MONCLUS, F.J., OYÓN, J.L., «La formación de Nou Barris. Dinámica y explosión de la construcción urbana residencial en la periferia barcelonesa, 1897-1935», en *III Congrés d'història de Barcelona*, Ajuntament de Barcelona, 1993, vol.2, 559-571.

¹² MAS, R., «La promoción inmueble en España», *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, XVIII, 107-108, 1996. TAFUNELL, X., «La construcción en Barcelona,...» cit.

obrero. El «pasillo» de casas obreras (*passadis*) es un buen ejemplo al respecto. Esta construcción tremendamente especulativa surge al finalizar la guerra y durante la gran onda expansiva de los primeros años veinte ocupa partes importantes de los nuevos barrios obreros, como ocurre en el caso de las segundas periferias¹³. La caseta obrera de alquiler es otro ejemplo, aunque tiene ya precedentes en momentos anteriores. Forma lo esencial de la construcción periférica: edificaciones ínfimas en planta baja que no suelen sobrepasar los 40m² útiles en cuatro piezas. Todo ello conforma el paisaje periférico de las parcelaciones, un mundo que, como ha sido puesto de manifiesto, no ha recibido la suficiente atención en la literatura geográfica. Una ciudad hecha de lotes privados, calles de no gran anchura, tiradas a cordel, parcelas de pequeña dimensión (rara vez superan los 150 metros) y una general escasez de infraestructuras¹⁴. Barracas y casetas municipales constituyen los otros dos tipos restantes de la oferta de vivienda obrera en periferia. Las primeras pueblan los espacios marginales junto al mar, las vías del tren o las laderas más escarpadas, ocupando a veces intersticios en zonas relativamente centrales. Las segundas se erigen urgentemente en 1929 con motivo precisamente del derribo de chabolas en Montjuïc, lugar de celebración de la Exposición de ese año. En cierta forma, «serializan» el tipo edificatorio de la caseta y la forma urbana de la parcelación.

Esos tipos no resumen la experiencia habitacional del obrero. Representan solamente la parte novedosa, pero en realidad no la más importante de la casa del mundo trabajador. Incuestionablemente, esa experiencia se realiza sobre todo en las viviendas de pisos, casas de vecinos procedentes de oleadas constructivas anteriores, fundamentalmente del siglo XIX, tanto en el centro histórico de la ciudad¹⁵ como en los pueblos del Llano. Lo esencial del stock de pisos en alquiler se concentra en esas estructuras edificatorias preexistentes, aunque los barrios obreros de Sants, Clot, Poble Nou, Camp de l'Arpa, etc. no dejan de densificarse en los años veinte y treinta con nuevas casas de pisos o con levantes sobre las ya existentes, en base a viviendas de muy mo-

¹³ OYÓN, J.L., con la colaboración de GARCÍA SOLER, C., «Las segundas periferias, 1918-1936. Una geografía preliminar», en OYÓN, J.L., *Vida obrera...*, cit., 47-83. FERNÁNDEZ DE RETANA, J., «Els passadissos de Collblanch-la Torrassa, 1900-1929. L'essència d'un barri dormitori», *Revista Catalana de Geografia*, 17, VI, feb.1992.

¹⁴ CORTIZO ALVAREZ, T., *León, propiedad y producción del suelo*, Universidad de Oviedo, Oviedo, 1984.

¹⁵ TATJER, M., «Els barris obrers del centre històric», en *Vida obrera en la Barcelona de entreguerras*, CCCB, Barcelona, 1998, 13-46.

destas dimensiones. Poco a poco esperamos ir cuantificando la presencia de estos distintos tipos de vivienda. De momento baste decir que para los estratos más específicamente jornaleros su importancia supera casi siempre el 80% de la oferta en los distritos hasta ahora estudiados. Por contra, la presencia de barracas, o de edificios unifamiliares en bajos u otras formas edificadas se revela minoritaria (aunque la variación por zonas es muy importante y ocupan por ejemplo un lugar destacado en los distritos tercero y noveno). El ya tradicional estudio de las licencias de obras nos ayuda a conocer la vivienda nueva con bastante detalle, pero necesitamos precisar los distintos submercados de la vivienda obrera, identificando los tipos ofertados no solo en sus características arquitectónicas, sino también en su dimensión cuantitativa, en su localización geográfica, en los precios.

Efectivamente, la gran desconocida en el estudio de la vivienda obrera es la demanda. ¿Cuántos obreros alquilaban sus viviendas y a qué costes? ¿Qué gravamen suponía el alquiler en el conjunto de la cesta de la compra? ¿Cómo afectaba ello a los distintos estratos de la clase obrera? ¿Cuáles eran realmente las *condiciones de la vivienda* obrera en la Barcelona de entreguerras y cómo pudo ello incidir en una cierta solidaridad de clase?.

El estudio del padrón de Barcelona de 1930 nos empieza a mostrar la casi total ausencia de familias obreras en la esfera de la propiedad. No disponemos todavía de las cifras globales, pero los resultados sobre la mitad de los distritos barceloneses muestreados explican que la posesión de una casa no llega a incidir ni en el 2% del total de los hogares jornaleros. La propiedad (o más bien sus inicios) empieza a ser mínimamente reseñable en el caso de algunos trabajadores de cuello blanco y de ciertos obreros y artesanos cualificados que arrojan porcentajes algo superiores, aunque siempre por debajo de 4%. Sólo en el caso de la pequeña burguesía comerciante y de los técnicos y funcionarios medios es apreciable (8,4%) y se sitúa abrumadoramente de parte de la gran burguesía y de los profesionales cualificados (45,4% de propietarios de la casa en que residen)¹⁶. De todas formas, es pronto para extraer conclusiones definitivas, pues quedan por cuantificar las nuevas periferias suburbanas donde la propiedad de viviendas unifamiliares

¹⁶ El Padrón de Barcelona de 1930 se ha dividido en seis categorías socioprofesionales. En la categoría V se han incluido esencialmente los obreros no cualificados-jornaleros, servicio doméstico y peones. La categoría IV incluye a los obreros especializados, artesanos y mano de obra manual del municipio. La categoría III se refiere a los empleados, funcionarios de rango medio y dependientes.

aparece mucho más extendida. En el área suburbana de Sant Gervasi y Sarriá, por ejemplo, la propiedad podía afectar hasta un 7% de los peones y jornaleros, más de un 10% de los artesanos y obreros cualificados y un 14% de los empleados. A nivel de zona suburbana de nueva construcción, su peso pudo en efecto llegar a ser reseñable. En Nou Barris y Santa Eulalia, por ejemplo, la propiedad llegó a afectar a cerca de un 20% de los jornaleros residentes, aunque se limitaba muchas veces a formas de edificación realmente precarias, como barracas y bajos de mínimas dimensiones. La habitación de ayuda oficial, como la vivienda en formas cooperativas, acogida a la leyes de Casas Baratas, tuvo un impacto muy limitado (cerca de 700 viviendas), ceñido casi en exclusiva a empleados y aristocracia obrera. La iniciativa oficial de construcción directa de alquiler a precios asequibles consiguió aportar algo, cerca de 3.000 habitaciones, pero no pudo lógicamente incidir de manera apreciable (en total supondría un 1,24% del total del stock de viviendas en 1930, 1,55% si incluimos las cooperativas)¹⁷. La sensación en conjunto es que nunca se llegó ni de lejos a los porcentajes de propiedad o de alquiler en viviendas municipales que ofrecían los países europeos avanzados de la época¹⁸.

El mundo obrero se situaba incuestionablemente del lado del *alquiler*. Las limitaciones para un estudio de los alquileres obreros son por el momento muy serias. Más allá de las noticias puntuales de época sobre el monto de algunos alquileres, no contamos hoy por hoy con una estadística concluyente de su incidencia en los presupuestos obreros. Las razones son de diverso tipo. Para empezar, las series salariales conocidas, todavía incompletas, indican la evolución de los jornales, deflactados si se quiere en relación al índice del coste de la vida, pero sobre la base del salario regular del trabajador individual. No se conocen datos, y mucho menos series, donde quede contabilizado el balance de ingresos por familia, o para ser más precisos, por hogar, ingresos en los que habrían de incluirse también las ganancias de determinados traba-

¹⁷ TATJER, M., «Los orígenes de la vivienda social en Barcelona: las cooperativas de viviendas en el primer tercio del siglo XX», en *Barcelona- Montréal. Desarrollo urbano comparado/ Développement urbain comparé*, Universitat de Barcelona, Barcelona 1998, 413-433. Quedan contabilizadas aquí, las 2.335 viviendas municipales construidas por el Patronato de la Habitación en 1929, las 217 que en época republicana erigió el Comisariat de la Casa Obrera y las 300 correspondientes a los primeros grupos promovidos por la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Barcelona.

¹⁸ Para Inglaterra en 1939 por ejemplo, BENSON, J., *The working class in Britain, 1850-1939*, Longman, Londres-Nueva York, 1989, 73, recoge las siguientes cifras: 19% de viviendas en propiedad, 10% de viviendas municipales y 71% en alquiler.

jos por cuenta propia y la presencia más minoritaria de formas de asistencia por cuestiones de salud o precariedad en el empleo.

Parece que el alquiler, que al final de la Guerra Mundial había caído respecto a los precios, fue encareciéndose poco a poco desde entonces, superando con claridad el alza de los demás artículos de consumo. El aumento en términos reales habría sido de casi un 50% con relación al nivel de 1913 y de más de un 100% con relación al nivel más bajo del final del conflicto¹⁹. A principios de los años treinta, los alquileres obreros habrían alcanzado quizás una cifra de entre el 20 y el 25% del salario de un obrero no cualificado (un porcentaje que doblaba al de un obrero inglés de los mismos años) que explica en buena medida la huelga de alquileres desatada por la CNT en 1931²⁰. Esa cifra es, sin embargo, solamente indicativa. Supone un obrero «regularmente empleado», supone también que no existe otra contribución monetaria familiar y supone finalmente un alquiler medio aproximado que puede no ajustarse en absoluto a determinados casos de la realidad concreta.

El porcentaje devengado en alquiler resulta de un equilibrio entre el total de ingresos familiares por un lado, que es función de la composición familiar y del nivel de cualificación de los residentes de la vivienda en cuestión, y del monto del alquiler ofertado por otro, en el que juegan tipo de casa (superficie, número de piezas, equipamiento), situación geográfica, accesibilidad, etc. Nada de esto puede generalizarse sin más. Baste como muestra la situación habitacional de los hogares obreros en la Barcelona de 1930. He contabilizado para dos de los distritos proletarios más típicos de la ciudad, el segundo y el décimo, los hogares jornaleros en los que se declaran huéspedes o realquilados y

¹⁹ MALUQUER DE MOTES, J., «Precios, salarios y beneficios. La distribución funcional de la renta», en CARRERAS, A., (ed.), *Estadísticas históricas de España. Siglos XIX-XX*, Fundación Banco Exterior, Madrid, 1989, 509.

²⁰ Una cifra situada entre el 18% de una estadística de 1933 realizada en base a algunos ingresos familiares («Resultats d'algunes estadístiques familiars del cost de la vida, a la ciutat de Barcelona», *Butlletí de l'Institut d'Investigacions Econòmiques*, 22, 1933, 225-234) y el 33% del jornal, según afirmaciones quizás algo exageradas de militantes de la CNT en 1931. El cálculo está hecho aquí sobre la base de un jornal diario de 10 pts de 22 a 26 días al mes y un alquiler de 55 pts al mes (poco más de las 53 que figuran en dicha estadística y en una realizada por el Ayuntamiento en 1931). Está parcialmente confirmada al alza por un estudio sobre los pisos vacíos de 1934: «Recompte de pisos, despatxos i botigues per llogar», *Estadística, Annex Demogràfic a la Gaceta Municipal*, Resums, 1934, 42-63. Sobre el porcentaje que suponía el alquiler en los ingresos normales del obrero inglés, que había descendido del 14% en 1912-14 a un 10%, en 1935-36, ver BENSON, J. *The working class*, cit. 81. Sobre la huelga de alquileres de 1931: RIDER, N., «Anarquisme i lluita popular: la vaga de lloguers de 1931», *L'Avenç*, 89, enero 1986, 6-17.

aquéllos en los que conviven dos o más unidades familiares sin lazos de parentesco, situación que encubre casi siempre la condición del realquilado. Pues bien, esa situación de realquiler más o menos larvado afecta a una proporción que oscila entre el 16 y el 19% de las viviendas. De hecho, la cohabitación afecta a cerca de la tercera parte de los hogares, si contabilizamos también la coresidencia de dos o más familias con lazos de parentesco en primer grado. En realidad, la vivienda habitada estrictamente por la familia nuclear, situación que habríamos de considerar como «normal», sólo se aplica a un 57% de los hogares jornaleros de esos dos distritos. Todo el resto está de una u otra manera afectado por formas de coresidencia que implican parcialmente una estrategia para recabar ingresos en la vivienda y enfrentarse al pago del alquiler que se salen por completo de lo que pudiéramos considerar como típico. La sobrepoblación del hogar, el hacinamiento, no era sino la forma más elemental de respuesta a la carestía del alquiler.

Lo que habríamos de analizar en profundidad para poder hablar más propiamente del impacto del alquiler son las *clases de vivienda*: situaciones estandar clasificadas para un número significativo de hogares, situaciones que delimitan submercados de la vivienda en los que hay que deslindar cuidadosamente dos términos: el tipo de vivienda, su equipamiento, su nivel de alquiler y su ubicación urbana concreta por el lado de la oferta; el monto de los ingresos familiares, la composición familiar del hogar y el nivel de cualificación ocupacional por el lado de la demanda. La preocupación en ambos casos será la de definir ámbitos espaciales, barrios concretos, con una composición determinada en base a dichos factores²¹. Habríamos de cruzar ambos términos para definir entonces, y sólo entonces, cuáles son las situaciones más típicas, las que explican la mayor parte de las variaciones, cuáles también las que se salen de la norma y dibujan situaciones de mucha mayor dificultad de adaptación, situaciones de precariedad que significan dureza, carestía extrema del alquiler, infravivienda. De la ubicación de la clase obrera concreta en el espacio urbano concreto (de la familia obrera concreta en la casa concreta, en el barrio concreto, en la ciudad) obten-

²¹ Algo parecido, si incluyese tipos arquitectónicos y ámbitos espaciales, a los tipos de vivienda obrera que delimita Carlos Arenas en la Sevilla de los años anteriores a la Primera Guerra Mundial en base a expedientes de investigación higiénica: BERNAL, A.M., ARENAS, C., «Sevilla: el difícil despegue de una ciudad provinciana», en GARCÍA DELGADO, J.L., (ed.), *Las ciudades en la modernización de España. Los decenios interseculares*, Siglo XXI, Madrid, 1992, 266-295. Cuadro 7, 290

dríamos en suma esas clases de vivienda que vamos buscando como objetivo de la investigación.

Segregación

La precariedad parece ser pues en principio la condición de la vivienda obrera, pero si queremos extraer conclusiones sobre su repercusión en otros ámbitos de la vida obrera, habría de precisarse mejor. ¿Qué decir sobre la segregación de los grupos obreros en el espacio urbano, otro de los temas clásicos de estudio de la ciudad industrial desde los tiempos de Engels? ¿Era la Barcelona de entreguerras ese espacio polarizado en dos mundos irreconciliables que la dureza del enfrentamiento entre burgueses y proletarios parece sugerir? ¿Quedaban el mundo obrero y el burgués tan claramente separados como lo estaban a nivel político? Más en concreto, ¿era la segregación de los grupos obreros en el espacio urbano de tal calibre, tan marcada sobre el terreno, que pudo ella misma inducir conductas, acentuar comportamientos políticos y conciencias de clase de parte de los grupos obreros?

La pregunta es aventurada. Hay que considerar en primer lugar la *ambigüedad metodológica* latente en una interrogación que, sencillamente, puede estar mal formulada. ¿Es la separación geográfica de clases, la segregación extrema y la mutua ignorancia entre ellas, un factor poderoso en el desarrollo del conflicto de clases o, al revés, no es precisamente la proximidad estrecha, la cercanía de ricos y pobres la que genera precisamente el sentido de agravio relativo, la conciencia de ser de otra clase entre el obrero y, en consecuencia, la mayor probabilidad del conflicto?²² En general, la geografía histórica urbana ha tendido a adoptar la primera de esas interpretaciones, pero no es descartable de entrada una separación de clases sociales «subjetiva» forjada en una distribución muy mezclada de las mismas en el espacio urbano, en la presencia constante del «otro».

Subyace en segundo lugar, una posible ambigüedad en la misma *medición* de la segregación residencial. ¿Cuál era realmente el grado de separación en el espacio urbano entre burgueses y proletarios, entre patronos y obreros? ¿A qué nivel de observación es significativa la segre-

²² Una excelente explicación de este dilema de método en CANNADINE, D., «Residential differentiation in nineteenth-century towns: from shapes on the ground to shapes in society», en JOHNSON, J.H., POOLEY, C. (eds.), *The structure of nineteenth century cities*, Croom Helm, Londres, 1982, Cap. 9

gación en la ciudad? Los diferentes índices de medición que podemos utilizar, índices de segregación y disimilitud, de concentración, tienden a ser mayores, es decir, indican una separación más marcada cuanto más pequeña es la base espacial de medida. Los grupos sociales tienden así a aparecer muy segregados si nuestra lente de aproximación se acerca mucho (si consideramos por ejemplo la calle o la manzana como unidad de base) y muy poco segregados al alejarnos, cuando la unidad espacial de análisis es más grande (si consideramos por ejemplo el barrio, o más todavía el distrito administrativo). Mucho se ventila en la elección de esas unidades espaciales de partida en las que agrupamos nuestros datos. Esta observación es especialmente pertinente si se desea establecer algún tipo de comparación. Si queremos cotejar dos distribuciones de grupos sociales en una ciudad en dos momentos históricos concretos o dos ciudades distintas para un momento dado, la homogeneidad de las unidades espaciales de base es una condición de partida fundamental.

El espacio de la Barcelona de entreguerras muestra una segregación muy destacada de las clases sociales dirigentes y de los estratos medios y medio-altos, una situación claramente evidente a principios de siglo²³ y que en 1930 parece consolidarse. En determinados sectores del Ensanche y de lo suburbios de la zona alta, la presencia de estas clases podía ser hasta seis veces superior a su peso medio en la ciudad. Por contra, esos grupos (especialmente el sector dirigente) están casi ausentes de muchos barrios obreros. La Barcelona burguesa queda así muy circunscrita al sector central del Ensanche, con algunos restos en los distritos históricos próximos de las Ramblas y con claras ramificaciones hacia los barrios altos del Oeste: Sant Gervasi, la Bonanova, Tres Torres, Sarriá y Pedralbes. Diferenciación en el espacio urbano no quiere decir exclusividad. Incluso en los distritos más burgueses, la presencia obrera es raro que baje de un 25%. Los burgueses se concentran muy claramente en el espacio urbano, pero no dominan de manera exclusiva su territorio²⁴.

²³ Ver el plano de áreas sociales de 1900 en GUARDIA, M., MONCLUS, F.J., OYÓN, J.L., *Atlas Histórico*,... cit. p. 80-81, figura 41.

²⁴ De todas maneras, una mirada detenida al carácter de la población obrera de esos barrios burgueses más marcados, como el sector central del Ensanche (Distrito IV, barrios 4 y 5), muestra que los cabezas de familia de los hogares trabajadores se localizaban muy mayoritariamente en las porterías de las grandes casas burguesas (con el rango de porteros o jornaleros esposos de las porteras), con lo que su adscripción lógica habría de hacerse en cierta medida en el mismo apartado que el personal de servicio doméstico de las grandes viviendas burguesas del sector

La Barcelona obrera ofrece sin embargo índices de segregación en el espacio urbano mucho menores. Los trabajadores manuales no se concentran tan acusadamente, sino que su presencia se extiende a numerosos sectores de la ciudad. La población obrera es en realidad muy ubicua, invade literalmente todos los espacios. Buena parte de su ubicuidad se debe a causas puramente estadísticas: al ser tan numeroso el contingente obrero de la ciudad (más de un 60% si contamos jornaleros y artesanos u obreros cualificados) su probabilidad de presencia en cualquier punto es muy alta. Como contrapartida, es muy rara en esos barrios la presencia burguesa: son muchas veces territorios casi exclusivamente trabajadores o con escasísima presencia de las clases acomodadas. El mundo del trabajo manual «reina» literalmente en numerosos barrios de la Barcelona vieja, en la Barceloneta y el Raval, en Santa Mónica y Sant Pere, y en un extensísimo cinturón: al Oeste, el Poble Sec, Can Tunis, Hostafranchs, Sants y Collblanch; el Poble Nou, la Llacuna, el Clot y el Camp de l'Arpa, La Sagrera y Sant Andreu, las Casas Baratas y todos los núcleos que forman los actuales Nou Barris y Santa Eulalia, al Norte; el Carmelo, Can Baró y la parte baja de Gracia, hacia el Noroeste. De todas formas, no hay que pasar por alto la presencia de «barrios híbridos» socialmente, cuya contabilidad total puede suponer un número significativo de espacios caracterizados por situaciones de transición.

La diferenciación residencial obrera ha de considerarse también desde el observatorio de la *inmigración*. La trayectoria de los llegados a la ciudad va dibujando en el espacio urbano puntos de concentración que suelen coincidir, pero no tienen por qué reflejar mecánicamente la distribución de la totalidad de barrios obreros. La impresión general es la de unos índices de segregación menores que los de las clases acomodadas, pero mayores que los de los grupos profesionales obreros. Las generaciones más antiguas de inmigrantes del exterior de Cataluña, valencianos y aragoneses, tienden a concentrarse mucho menos en el espacio urbano que los de las últimas, las de murcianos y andaluces, venidos sobre todo desde la Gran Guerra. Es raro encontrar sectores urbanos en los que los primeros doblen su presencia en relación a la media de la ciudad, si se exceptúan los grupos de valencianos de la Barceloneta y de Hostafranchs. Murcianos y andaluces, en cambio, pueden llegar a duplicar e incluso triplicar su presencia en diversas áreas urbanas.

Es obvio que no ha de extraerse de estos datos preliminares ningún tipo de conclusión. En todo caso es posible alguna hipótesis de trabajo que deriva de la comparación con otros ejemplos. En general, la primera impresión parece asemejar bastante la segregación residencial

barcelonesa a situaciones de otras grandes ciudades industriales europeas, especialmente del último cuarto del siglo XIX y primer tercio de siglo XX²⁵. Los cuadros superiores son de lejos los más concentrados en el espacio urbano. Aunque menor, la segregación por origen geográfico puede llegar a arrojar índices importantes, especialmente para las últimas oleadas inmigratorias. Todo ello no supone en modo alguno hablar de dominancia exclusiva en zonas concretas de la ciudad, como he apuntado. Aunque se distribuyan por todo el espacio urbano, los grupos obreros pueden ser casi totalmente hegemónicos en numerosos barrios barceloneses, arrojando niveles de exclusividad considerables. Y ello puede ser particularmente significativo de cara a posibles repercusiones en otros ámbitos no estrictamente espaciales. ¿Pudo ser tal grado de dominancia a la escala del barrio concreto un elemento decisivo en la formación de una conciencia grupal, de unos hábitos político-culturales compartidos? ¿Era la extrema homogeneidad social en esos espacios concretos una precondition que conllevaba la homogeneidad de las respuestas y de los comportamientos políticos? Otra consideración que requerirá un ulterior trabajo de profundización tiene que ver con la base espacial de medición. La segregación puede llegar a ser más importante de lo que pensamos si descendemos de escala, tendiendo a acentuarse sobremanera. Los barrios administrativos utilizados en nuestro estudio agrupan casi siempre un número de habitantes que supera los 1.000 ó 1.500 habitantes de las áreas censales estudiadas en Inglaterra. A esa escala más baja de análisis, que se corresponde bastante bien con el tamaño de las secciones electorales barcelonesas de los años 30, la segregación inmigratoria por ejemplo pudo alcanzar en algún caso niveles perfectamente parangonables a los de los barrios irlandeses de las ciudades industriales inglesas²⁶.

²⁵ DENNIS, R., *English industrial cities of the nineteenth century*, University Press, Cambridge, 1984; PINOL, J.L. *Espace social et espace politique. Lyon à l'époque du Front Populaire*, Presses Universitaires de Lyon, Lyon, 1980.

²⁶ La proporción de andaluces en algunos barrios superaba a nivel de sección censal electoral, unos 1.000 habitantes, más del 30% en el grupo de Casa Baratas Eduardo Aunos, más de siete veces la media de andaluces en la ciudad. La proporción esperable a nivel de barrio administrativo (una población en este caso unas cuatro veces superior) habría de ser de un 20%. Lo mismo puede decirse en otras secciones censales estudiadas. Para los murcianos en la Trinidad ver CHECA ARTASU, M., «Inmigrants a la perifèria: la barriada de la Trinitat Vella de Barcelona (1921-1936)», en *IV Congrés Internacional d'Història Local*, Barcelona, dic.1997; detecta a una escala parecida la presencia de más de un 25% de murcianos (la proporción esperable a nivel de barrio administrativo no llegaría a la mitad). Sobre la inmigración andaluza ver TATJER, M., «La inmigración en Barcelona en 1930: los andaluces de la Barceloneta», *Estudios Geográficos*, XLI, 159, may.1980, 119-143.

Comunidad

Suponiendo un alto grado de homogeneidad social de los barrios obreros, podemos preguntarnos ahora sobre su grado de interacción social, sobre cómo se establecían las relaciones cotidianas entre los habitantes que pudieran cimentar una cierta comunidad de intereses. Esas relaciones de interacción social comunitaria pueden ser estudiadas primero al nivel de lo que podríamos llamar *sociabilidad primaria*. Se trata del tipo de relación situado más a ras de suelo, de vida cotidiana en sentido estricto. Podemos estudiar en ese apartado cuatro nociones que pueden ser espacializadas a través de las fuentes: las relaciones de localización implicadas en los matrimonios, las relaciones de parentesco, las de vecindario y amistad y, finalmente, las redes migratorias. Todas ellas tienen una esfera espacial de desenvolvimiento.

La consistencia de un determinado barrio puede medirse a través de determinados indicadores elementales como el de la *localización domiciliaria de los futuros cónyuges*. Se pretende aquí descubrir el grado de cohesión interna del barrio, su relevancia como elemento determinante de los encuentros de las distintas parejas y territorio de posible sociabilidad y contactos personales. A través del vaciado de las actas matrimoniales del Registro Civil²⁷ se puede empezar a mostrar cómo las futuras uniones en las zonas obreras se realizan en agregados espaciales bastante delimitados. Tales agregados, que coinciden solo en parte con los barrios administrativos, definen en buena medida la extensión del barrio a nivel más cotidiano²⁸. Sólo hemos podido extraer aquí algunos datos parciales en dos momentos del inicio y del final del período de entreguerras de los que empiezan a extraerse conclusiones significativas.

Para 1920, hemos trabajado por el momento datos de Sants y Hostafrachs, dos importantes barrios obreros. Para el conjunto del distrito judicial (que incluye algún agregado de carácter menos obrero como les Corts) la distancia media entre futuros cónyuges se sitúa en unos 400 metros, pero en el barrio de Hostafrachs esa distancia desciende hasta 210 metros. Más de una cuarta parte de las uniones se realizan entre ve-

²⁷ Se han vaciado esas actas para dos años concretos del período de entreguerras, 1920 y 1935, aunque no cubren la totalidad de los barrios obreros. Quiero agradecer a Julio Rivero, secretario judicial del Registro de Barcelona, las enormes facilidades ofrecidas en la consulta de estos documentos.

²⁸ Sólo conozco referencias para un período anterior al aquí considerado: DENNIS, R., *English industrial cities*, cit, 271-276. JACQUEMET, G., «Belleville ouvrier à la Belle Époque», *Le mouvement social*, 118, en-mar, 1982, 61-77. REHER, D.S., *Town and country in pre-industrial Spain. Cuenca, 1550-1870*, University Press, Cambridge, 1990, 84-86

cinco de escalera o entre residentes de casas colindantes, con solo un 6% de matrimonios entre novios residentes a más de un kilómetro. El análisis preliminar del distrito tercero, sede del área popular del Raval de Ponent, explica en términos generales la misma historia: la distancia media entre domicilios previos al matrimonio no alcanza los 400 metros, con una tercera parte de cónyuges vecinos y sólo un 11% de las uniones con algún contrayente residente a más de un kilómetro. Parece a primera vista que el comportamiento obrero es diferente del de otras clases sociales: para los distritos más burgueses de Sarriá y Horta las distancias medias se amplían claramente entre los 1.000 y los 1.500 metros y una presencia destacada de matrimonios fuera del ámbito del barrio: casi un 30% situados a más de un kilómetro y una cuarta parte a más de dos kilómetros. Es evidente que la menor densidad de estos distritos contribuye al relajamiento de los lazos de la distancia. Sospecho, no obstante, que el debilitamiento de la proximidad no se debe exclusivamente a este hecho. En el Raval por ejemplo, pueden diferenciarse gráficamente dos agregados muy claros, uno más propiamente obrero, al Oeste, donde la distancia media es de 170 metros, y otro de carácter mixto, próximo a las Ramblas, donde esa distancia supera los 600 metros.

Para 1935, es posible que se haya producido un relajamiento de la proximidad entre futuros esposos. Los primeros datos en algunos barrios obreros muestran no obstante una evidente fuerza del barrio como lugar de conocimiento previo de los cónyuges. En la Barceloneta, barrio trabajador por excelencia de la ciudad vieja, se observa un alto grado de endogamia. Sólo una tercera parte se casa con algún novio o novia de fuera de la esfera del barrio y domina claramente entre estos últimos la representación de comerciantes u oficios cualificados. Esa misma distinción vuelve a aparecer en les Corts, un barrio de tradición mixta en el que vuelven a distinguirse dos áreas de comportamiento desigual: una más tradicional, de raíz artesana y comercial, donde se observa ya escasa endogamia y un largo radio de contactos con el exterior, y otra de carácter jornalero-inmigrante, mucho más endogámica y más cortos radios de interacción. Esos comportamientos diferenciados se reflejan también en la ausencia de mutuas relaciones entre los dos agregados: sólo un 6% de los matrimonios se realizan entre novios del núcleo tradicional y de los nuevos asentamientos. Una composición territorial diferenciada de esas dos partes del barrio implica pues mutua exclusión o inexistencia de conexiones matrimoniales²⁹.

²⁹ GUARDIA, M., OYON, J.L., «El barrio de les Corts entre integración a la ciudad y endogamia. Algunos indicadores de movilidad geográfica en el período de entreguerras», *II Jornades Històriques sobre les Corts*, 1997, en prensa.

Otra posible medida de la cohesión interna de los barrios obreros al nivel de la sociabilidad primaria es la derivada de las *relaciones de parentesco*. Esas relaciones nos indican la existencia de auténticas comunidades obreras al nivel más bajo, casi etnológico, en las que el parentesco constituye un cemento de cohesión de primera magnitud, unas relaciones que pervivían incluso en muchas grandes metrópolis europeas de la segunda postguerra³⁰. El trabajo a partir de las fuentes censales barcelonesas es ahora mucho más arduo, puesto que no puede procederse por simple muestreo. Necesitamos examinar barrios obreros (o mejor, «partes» de barrios) en los que poder reconstruir «en su totalidad» las relaciones de parentesco y eso exige partir de unidades de base más pequeñas, como las secciones censales electorales (700 electores: unos 1.000 habitantes más o menos y aproximadamente 200 viviendas).

Se ha trabajado a partir de una muestra estratificada de diez secciones electorales correspondientes a zonas obreras en las que varía el grado de densidad, el tipo de localización y la composición inmigratoria. Los resultados preliminares no pueden considerarse representativos pues se refieren a tres barrios donde el tipo de población está demasiado sesgado hacia el obrero inmigrante: la Barceloneta, un barrio de altísima densidad y destacada presencia de gente de mar valenciana, Hostafranchs, de menor densidad y formación decimonónica, donde la presencia de población de las comarcas del interior castellanense es importante, y el grupo de casas baratas Eduardo Aunós, una zona periférica extrema que acoge a antiguos chabolistas de Montjuïc y altísimos índices de población jornalera y analfabeta correspondientes a una reciente inmigración almeriense y murciana³¹. Cerca de la mitad de las viviendas de las secciones censales consideradas en dichos barrios están implicadas en relaciones de parentesco en primer grado, ya sea porque los parientes viven en la misma calle o colindantes, ya porque co-residen en el mismo domicilio³². Si rastreamos el parentesco en primer

³⁰ Ver al respecto el clásico: YOUNG, M., WILLMOTT, P., *Family and Kinship in East London*, Routledge & Kegan Paul, Londres, 1957 (edición francesa, Centro Georges Pompidou, Paris, 1983).

³¹ Como se ve, no están contabilizados todavía ni los barrios obreros donde la inmigración aragonesa es relevante, ni los barrios obreros clásicos procedentes del siglo XIX donde no sea dominante ningún tipo de inmigración fuera de la catalana.

³² Como base espacial se ha partido de las secciones electorales de 1932; se han reconstituido familiarmente esos ámbitos para 1930 a través del Padrón de dicho año. El rastreo de parientes en las secciones circundantes se ha realizado a partir del censo electoral de 1932.

grado en las seis secciones que circundan a la sección base (unos 6.000 habitantes en total), esa proporción asciende ya a las tres cuartas partes del total de viviendas en el caso de la Barceloneta y Eduardo Aunós. Es interesante notar además, como todavía ocurría en el Bethnal Green londinense de los años cincuenta, que las redes de parentesco en el barrio obrero barcelonés son «matrilocales», esto es, que las conexiones entre familias en las distintas viviendas de cada sección están vehiculadas primordialmente por las esposas. La proporción correspondiente a las esposas y a los esposos es aproximadamente de un 70% para las primeras frente a un 30% para los segundos. El resultado es que los parientes que cohabitan o viven muy cerca tienden a ser mujeres y no tanto hombres. La proximidad de parientes es más femenina que masculina. La casa y el vecindario más inmediato parecen prerrogativas más propias de la esposa y el barrio más extenso una esfera de mayor participación del esposo.

La impresión es que la escala del barrio (a partir de unos 10.000 habitante) se corresponde bastante bien con la esfera espacial de contactos implicada en la interacción previa al matrimonio. El parentesco puede limitar más su esfera inmediata de acción y es posible reconstruirlo en un grado muy significativo en agregados espaciales más pequeños (de 5.000 a 10.000 habitantes), al menos en los barrios obreros inmigrantes más arriba citados. ¿Es también esta escala de vecindario (o de calle) la esfera propia de las relaciones de amistad³³? ¿Existe una lógica de cohesión espacial a esta escala en las de paisanaje? ¿Qué decir de las mismas relaciones de solidaridad y ayuda mutua entre vecinos?

Los lazos comunitarios de carácter más formal, las instituciones de *sociabilidad secundaria* han recibido una cierta atención en los últimos años de parte de los historiadores³⁴. Pere Gabriel ha abordado recientemente la sociabilidad de las clases trabajadoras de la Barcelona de entreguerras, una sociabilidad no entendida en un sentido informal, excesivamente difuso y a veces poco operativo, sino como elemento que nos ayuda a entender la articulación política de los sectores populares. Muestra el historiador que existió un elevado grado de sociabilidad de las clases trabajadoras en la Barcelona de entreguerras y que fue ése el

³³ GRIBAUDI, M., *Mondo operaio e mito operaio. Spazio percorsi sociali a Torino nel primo Novecento*, Einaudi, Turin, 1987, parte segunda

³⁴ GABRIEL, P., «Sociabilitat de les classes treballadores a la Barcelona d'entreguerres, 1918-1936», en OYÓN, J.L. (ed.), *Vida obrera.....*, cit., 99-126. SOLA, P., *Història de l'associacionisme català contemporani. Barcelona i les comarques de la seva demarcació (1874-1966)*, Generalitat de Catalunya, Barcelona, 1993. UCELAY DA CAL, E., «Els espais de la sociabilitat: la parroquia, els parroquians i la qüestió de les clienteles», *L'Avenc*, 171, 1993, 18-27.

principal instrumento (al margen del asociacionismo de la política formal) de articulación de la clase obrera. De particular interés es la lectura de los tipos asociativos populares, observando como la multifuncionalidad y la apertura a todo tipo de actividades culturales, tanto del asociacionismo «apolítico», como del más estrictamente político, fue un crisol creador de una cultura política popular y un refugio de resistencia en las difíciles circunstancias de la Dictadura.

Interesa recordar aquí para nuestro propósito otro hilo argumental que recuerda este autor aunque no desarrolla: todo tipo de asociaciones, desde las procedentes de la tradición del Ochocientos hasta las más propias de estos años, como el orfeonismo y el deporte, se despliegan profusamente en el ámbito del barrio y del pequeño localismo³⁵. A la vez, otros dispositivos de sociabilidad más lúdica, como es el caso de la vida del Paralelo, contrapesan esta tendencia y contribuyen de manera inequívoca a «unificar» la imagen de la nueva ciudad en la cultura popular. Pienso que sobre la primera de estas observaciones se abre un importante campo de trabajo donde reunir a historiadores, geógrafos y urbanistas. Ese ámbito del pequeño localismo asociativo está insuficientemente estudiado en sus bases espaciales y en las implicaciones que haya podido tener de cara a la propia cohesión de los barrios obreros. Falta por ejemplo algo tan elemental como mapificar en un plano de la ciudad todo ese cúmulo de asociaciones populares de barrio que proliferan en los años veinte y treinta³⁶. Y falta sobre todo algo más importante. Para interpretar adecuadamente la relevancia territorial de determinadas asociaciones, de la parroquia al equipo de fútbol, necesitamos conocer mejor el carácter de sus asociados: no sólo quiénes eran, sino también donde vivían y su *grado de persistencia* en la asociación, en el barrio³⁷. De poco sirve postular el papel cohesionador

³⁵ Ver también al respecto del mismo autor: «Espacio urbano y articulación política popular en Barcelona, 1890-1920», en GARCÍA DELGADO, J.L. (ed.), *Las ciudades en la modernización...*, cit., 61-94, y «La Barcelone ouvrière et prolétaire», en SÁNCHEZ, A. (dir.), *Barcelone 1888-1929. Modernistes, anarchistes, noucentistes ou la création fiévreuse d'une nation catalane*, Autrement, Paris, 1992, 68-83

³⁶ Mapificación que no habría sólo de incluir este tipo de asociaciones de carácter más formal, sino que debiera extenderse a lo que en lenguaje urbanístico denominamos equipamientos: escuelas, cines, centros asistenciales, lugares de reunión ocasional con motivo de mítines y manifestaciones políticas,.... Hay que destacar las reconstrucciones del asociacionismo de barrio que viene realizando Pere Solá, como las incluídas en *La Sagrera. Del Rec Comtal al TGV*, Trama Tècnic, Barcelona, 1997 y en el número extraordinario de *Finestrelles*: «Sant Andreu. De poble a ciutat (1875-1936)», 9, 1998.

³⁷ DENNIS, R., DANIELS, S.J., «“Community” and the social geography of Victorian cities», *Urban History Yearbook*, 1981, 7-23.

dor de una asociación en la vida de barrio sin una estabilidad mínima de sus componentes en el tiempo.

Movilidad

La estabilidad en el tiempo es, en efecto, una de las precondiciones básicas de la cohesión comunitaria. No existe barrio sin estabilidad, sin permanencia y enraizamiento temporal en un determinado lugar. «La segregación es sólo significativa si es la experiencia a largo plazo de los individuos (...). De ese modo, la movilidad, tanto la movilidad residencial como la movilidad diaria, es el mecanismo que relaciona la segregación con la comunidad»³⁸.

La *movilidad residencial* ha sido un tema relativamente desatendido en nuestro entorno historiográfico³⁹. Los datos que hasta ahora hemos podido reunir sobre la Barcelona de entreguerras nos indican algunos rasgos comunes a otras ciudades europeas. En primer lugar, el diferente comportamiento del obrero y del resto de grupos más acomodados en las mudanzas de domicilio. Para un conjunto de hogares correspondientes a la mitad de los distritos barceloneses puede comprobarse una mayor tendencia a la estabilidad en el distrito de los grupos trabajadores: más de la mitad de las familias jornaleras que declaran el cambio de domicilio se muda a nuevas viviendas en el interior del distrito. El comportamiento de las clases medias y altas es al respecto muy diferente: un 70% de las familias se trasladan a domicilios fuera del distrito frente a sólo un 30% que permanece⁴⁰. El segundo rasgo a

³⁸ DENNIS, R., *English industrial cities*,..... cit., 285.

³⁹ Ver por ejemplo para Francia PINOL, J-L. *Les mobilités de la grande ville. Lyon fin XIXè-début XXè*, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, Paris, 1991, Cap.8. CRIBIER, F., «Le logement d'une génération de parisiens à l'époque du Front Populaire», en MAGRI, S., TOPALOV, CH. *Villes ouvrières, 1900-1950*, L'Harmattan, Paris, 1989, 109-128, 117-118. Para Inglaterra: PRITCHARD, R.M., *Housing and the Spatial Structure of the City*, Cambridge, 1976. BOURKE, J., *Working-Class Cultures in Britain, 1890-1960. Gender, Class and Ethnicity*, Routledge, Londres-Nueva York, 1994, 138-151. Un muy buen resumen de los estudios ingleses del siglo XIX es DENNIS, R., *English industrial cities*, cit. Cap.8. Para la Cuenca del siglo XIX, REHER, D.S., *Town and country*, ..., cit., 279-296.

⁴⁰ La fuente, las hojas del Padrón de 1930 de los distritos I-IV y X, exige una ojeada crítica. No se declaran ni mucho menos todos los cambios de domicilio. La tendencia a declarar las mudanzas es mucho mayor en los grupos más acomodados que en los trabajadores. Se han contrastado los desplazamientos del grupo V de nuestra clasificación socioprofesional (los jornaleros y asimilados) al de los otros grupos I-IV, que incluye también un corto número de casos de obreros cualificados.

destacar, a título de simple hipótesis, es que las tasas de estabilidad domiciliar y de permanencia en el barrio fueron relativamente altas, posiblemente más altas que las de la Barcelona del siglo XIX si asimilamos esa Barcelona a las ciudades europeas coetáneas, aunque quizás algo más bajas que las de algunas grandes ciudades de entreguerras⁴¹. Un 77% de las personas residentes en la Barceloneta en 1930 permanecía en su domicilio dos años más tarde y si consideramos las mudanzas realizadas en el interior del barrio esa proporción ascendía al 83%. En Hostafranchs, una población algo más móvil, todavía permanecía en el barrio de 1932 un 77% de los individuos censados dos años antes.

La estabilidad local tiene también que ver con la *movilidad cotidiana*. ¿Cambió el obrero sus hábitos de desplazamiento al trabajo, muy circunscritos hasta entonces a la esfera del barrio, con motivo del uso cada vez más generalizado de los medios de transporte? Es necesario examinar primero si el período de entreguerras constituyó una coyuntura favorable a la ampliación del uso social del transporte público. Los datos brutos que nos ofrecen las compañías muestran que el uso del transporte experimentó en esos años un ciclo de crecimiento singular. En vísperas de la Primera Guerra Mundial, el número de viajes anuales per capita en tranvía —la forma de transporte intraurbano casi exclusiva— superaba en poco los 150. En ese mismo momento, buena parte de las grandes ciudades europeas del tamaño de Barcelona habrían superado claramente esa cifra⁴². Después del impulso espectacular que había supuesto la electrificación, el tranvía se había estabilizado en unos índices de uso modestos. Pero una segunda fase de crecimiento del tráfico tranviario iba a tener lugar de la Primera Guerra Mundial a mediados de los años veinte. De los 160 viajes anuales de 1915 se había pasado ya a los 230 en 1920 y el crecimiento no se detuvo hasta 1923 que marcó posiblemente un máximo de unos 280 viajes per ca-

⁴¹ MIRRI LARRUBIA, T, «Migrantes en las jóvenes sociedades industriales: integración y diferenciación social», *Historia Social*, 26, 1996, 79-96, da algún dato sobre el descenso de la tasa de movilidad en Sant Martí de Provençals entre los años finales del siglo XIX y la Guerra Mundial.

⁴² Ver MC KAY, J.P., *Tramways and Trolleys. The Rise of Urban Mass Transport in Europe*, University Press. Princeton, 1976, donde se citan casos de ciudades alemanas, británicas y belgas del tamaño de Barcelona en las que el número de viajes anuales por habitante rondaría casi siempre una cifra comprendida entre los 170 y los más de 200 ya en 1910 (en esa fecha el número de viajes barceloneses era sólo de 126). Este párrafo reproduce las conclusiones de un estudio detallado: MIRALLES, C., OYÓN, J.L., «De casa a la fábrica. Movilidad obrera y transporte en la Barcelona de entreguerras, 1914-1939», en OYÓN, J.L., *Vida obrera*, ..., cit, 159-202.

pita. En base a estos datos, es lícito suponer al menos que estratos sociales más modestos se habrían incorporado a la clientela habitual del tranvía en esos años de esplendor del tráfico tranviario. Buena parte de este comportamiento viene explicado por la marcha general de los precios de los billetes. La estabilidad fue absoluta hasta finales de la guerra mundial cuando las compañías tranviarias realizaron una primera subida, pero muy tímida, del precio de algunos billetes.⁴³ A partir de entonces, la estabilidad vuelve a ser la tónica, con una tarifa media sólo muy poco superior a los diez céntimos.

Lo trascendental de cara al uso del transporte fue que esa estabilidad general de los billetes hasta principios de los treinta se produjo en el contexto de un enorme crecimiento de los precios del resto de artículos de consumo⁴⁴. La coyuntura inflacionista del final de la guerra mundial fue probablemente definitiva para que algunos obreros que hasta entonces consideraban prohibitivas las tarifas tranviarias comenzaran a considerar viable la utilización de un medio de transporte que, en términos relativos, se había abaratado en una proporción muy estimable. La impresión general que se tiene al contemplar esta evolución es que las subidas salariales entre 1914 y 1925 pudieron resultar decisivas de cara al uso del transporte⁴⁵. El coste de un billete de tranvía de diez céntimos usado tres veces al día (o dos billetes de quince céntimos), que antes de la guerra supondría para un obrero cualificado una cantidad aproximada de un 7-8 % del jornal diario habría alcanzado al cabo de diez años una cantidad más asequible de menos de un 3%. Para el peón, de un inaccesible 10-11% diario a no mucho más de un 4%. En definitiva, en un contexto general de inflación y de reducción relativa

⁴³ Las tarifas aumentaron en 1919 y 1920. Ver Archivo Transportes de Barcelona, Depósito de Sant Esteve Sesrovires (ATB), Caja 10.006.

⁴⁴ La curva del coste de la vida barcelonesa ha sido elaborada por Jordi Maluquer de Motes: Ver «Precios, salarios y beneficios. La distribución funcional de la renta» en CARRERAS, A.(coord.), *Estadísticas históricas de España. Siglos XIX-XX*, Fundación Banco Exterior, Madrid, 1989, Cap.12, 505. Pere Gabriel ha discutido con mucho detalle la utilización de estos índices para Barcelona en el período 1914-1920 (Ver GABRIEL, P., «Sous i cost de la vida a Catalunya a l'entorn de la Primera Guerra Mundial», *Reverques*, 20, 1988, 61-91).

⁴⁵ Las estadísticas de salarios de Barcelona estudiadas por Pere Gabriel confirman el aumento del salario nominal en su conjunto y en los diferentes ramos de la producción: GABRIEL, P., «Sous i cost de la vida», cit. Tabla 2, 85. En esa última fecha, los salarios eran en términos absolutos unas dos veces y media superiores a los de 1914 tanto para los obreros cualificados como para los peones. Los salarios se mantuvieron después relativamente estables en 1930, siempre por encima de la cota de los precios, creciendo quizás solo levemente entre esa fecha y 1935.

del coste del transporte respecto a los artículos de consumo básico, la tarifa pagada, dada su estabilidad, era cada vez menos onerosa para algunos presupuestos obreros (aunque hablamos siempre, insisto, de trabajadores «regularmente» empleados, algo que distaba mucho de ser la norma en el mundo obrero)⁴⁶.

Esa fase histórica que se cierra en los años treinta pudo pues aportar, aunque no podamos asegurarlo, un nuevo tipo de clientela obrera al tranvía. Algunos cambios significativos en las características del tráfico tranviario nos permiten sospechar en principio un uso obrero más difundido de lo que hasta entonces venía siendo la norma. Desde la guerra europea y en los años que siguieron, el tráfico creció en las barriadas obreras de la ciudad, aproximando paulatinamente sus índices de utilización del transporte a los de las áreas de las clases acomodadas hasta ese momento hegemónicas⁴⁷. Aunque a finales de la década de los veinte el uso del tranvía en los suburbios ricos del Noroeste de la ciudad era todavía superior, la distancia se había reducido ya considerablemente respecto a 1910. El tráfico semanal cambió también de signo. Antes de la electrificación, el tráfico dominical doblaba con facilidad al de los días laborables, reflejo del uso obrero del tranvía limitado en su mayor parte a los días festivos. Desde la electrificación, pero sobre todo desde la guerra europea, el tráfico dominical y festivo en general dejó de convertirse en uno de los factores clave de explicación del balance de ingresos de la compañía de tranvías⁴⁸.

⁴⁶ GABRIEL, P., «Sous i cost de la vida...» *cit.* MALUQUER DE MOTES, J., «De la crisis colonial a la guerra europea», en NADAL, J., CARRERAS, A. (Comp.), *La economía española en el siglo XX*, Ariel, Barcelona, 1987, 62-94. Hasta 1920, los salarios reales no ascendieron o lo hicieron muy levemente. El disfrute del transporte quedaría entonces limitado a aquellos sectores de la clase trabajadora para los que todavía quedaba un margen para el gasto, una vez realizado el balance crítico entre salario y artículos de primera necesidad. En los años veinte, sin embargo, con salarios reales mejorados, era posible detraer del presupuesto obrero, una vez cubierto el gasto en los artículos de consumo fundamentales (alimento, vestido, vivienda), una posible fracción destinada al transporte. Y posiblemente ello era factible no sólo para trabajadores cualificados sino también para algunos trabajadores sin especialización.

⁴⁷ Ver nuestras consideraciones sobre el tráfico tranviario suburbano en «Las segundas periferias, ...» en OYÓN, J.L., (ed.), *Vida obrera, ...*, *cit.*

⁴⁸ Algunos síntomas de que la clientela tranviaria había comenzado a cambiar se dejan traslucir en testimonios que se deslizan en las memorias de la propia compañía de tranvías a partir de la guerra: las referencias casi exclusivas al tiempo en la ciudad, a los ingresos de los días festivos y a los conflictos puntuales que detenían la marcha de los tranvías son sustituidos progresivamente por referencias al estado de la economía y en concreto a la marcha del empleo obrero.

¿Confirman los datos desde la demanda estos indicios de un uso más obrero, o más bien los desmienten? ¿Cuál era la movilidad efectiva de la clase proletaria de la Barcelona de entreguerras? Para evaluar en Barcelona los posibles desplazamientos obreros entre la casa y la fábrica durante este período se ha procedido a mapificar para una serie de localizaciones industriales de la ciudad, correspondientes a cuatro grandes fábricas los domicilios de su fuerza laboral⁴⁹. La primera conclusión del estudio del desplazamiento casa-fábrica de esos grupos obreros es la de la pervivencia de una movilidad todavía «ochocentista». Aunque evidentemente la situación no era ya la de 1900, las pautas de movilidad diaria media estaban en los años treinta todavía muy influidas por la proximidad de la fábrica. Dos terceras partes de los obreros localizados en esos años (cerca de 3.000 domicilios en nueve localizaciones geográficas distintas) no necesitaron con toda seguridad del uso de transporte al vivir a distancias del trabajo perfectamente recorribles a pie. Si añadiésemos a esos trabajadores los numerosos que vivían a distancias un poco más alejadas y que por circunstancias variadas (carestía del billete, falta efectiva de un medio de transporte) decidían seguir caminando a la fábrica, ese porcentaje podría fácilmente elevarse hasta alcanzar las tres cuartas partes del total. En la medida en que nuestros datos sean representativos, el uso del transporte (casi siempre el tranvía) quedaría limitado por tanto a un pequeño grupo de obreros que casi nunca debió sobrepasar un cuarto o como máximo un tercio del total de la fuerza laboral. El barrio como esfera espacial dependiente de la fábrica era todavía una entidad muy destacable en la vida cotidiana del período de entreguerras. La gran fábrica estructuraba a su alrededor territorialidades muy precisas, especialmente para algunos grupos salariales y de género, «organizaba» todavía la vida productiva del barrio.

Vistos en el contexto de la época, estos datos invitan a una cierta reflexión comparativa. Las distancias respecto a la fábrica o el uso efectivo del transporte público eran en general bastante menores que las de algunas grandes fábricas en ciudades europeas de los años de entreguerras. Los datos que presenta Liepmann en los años treinta para fábricas en ciudades inglesas de tamaños comparables a Barcelona son

⁴⁹ No hay que pensar que los mapas de desplazamiento domicilio-trabajo hayan de ser consecuencia inmediata de los cambios en el precio y en el uso del transporte más arriba comentados. En la distribución residencial perviven herencias topográficas de densidad y proximidad, inercias de localización, provenientes de momentos históricos anteriores que no se alteran de la noche a la mañana.

bien ilustrativos de que el uso real del transporte público fue allí bastante mayor, con porcentajes que oscilan casi siempre entre un tercio y dos tercios de la fuerza laboral. Y eso sin tener en cuenta el uso de la bicicleta que fue en esas mismas ciudades por lo general muy extenso⁵⁰. Las distancias relativas respecto a la utilización del transporte público por parte de la clase obrera barcelonesa se habrían posiblemente reducido entre 1914 y 1939, tal como muestran las cifras brutas de uso, pero la impresión general es que todavía quedaba un trecho por cubrir a finales de los años treinta⁵¹.

Aunque la tónica general era la de la proximidad del domicilio a la fábrica, existían sin embargo grandes diferencias internas. Diferencias en primer lugar entre las distintas localizaciones urbanas: no era lo mismo de cara a la distribución domiciliaria de los trabajadores una localización fabril periférica, relativamente aislada, que una localización central rodeada de una extensa oferta de vivienda; una fábrica con dificultades de acceso o una bien abastecida de medios de transporte. Todo ello se reflejaba en diferentes pautas de movilidad de los trabajadores. La diferente composición laboral se materializaba además en distintas distribuciones: «fábricas de mujeres», las de más bajos salarios, despachos de oficinas o talleres más cualificados ofrecían muy diferentes mapas domiciliarios. De ahí deriva una segunda conclusión: la mayor movilidad en la Barcelona obrera correspondía a los estratos más cualificados de la clase trabajadora. Más de la mitad de los obreros cualificados tomados en su conjunto vivía a más de 2 km del centro de trabajo y los porcentajes se disparaban a veces en el caso de estratos muy cualificados, ya fuera por oficio o por sueldo. En general puede hablarse de una clara estratificación de la movilidad, de una correlación entre salario-cualificación y distancia al taller. Los empleados eran el estrato más proclive a la utilización del tranvía. Eran en términos relativos los que se situaban más alejados, sin que el centro de trabajo es-

⁵⁰ LIEPMANN, K., *The journey to work. Its Significance for Industrial and Community Life*, Kegan Paul, Trench, Trubner, Londres, 1944, Tabla, 164-165, donde se incluyen datos numerosos sobre diversas fábricas en Liverpool, Birmingham, Manchester, Leeds, Hull y Bristol. Nuestros datos sobre Barcelona resisten menos todavía la comparación con los casos analizados por Liepmann en Londres. A diferencia de lo ocurrido en muchas ciudades europeas del período de entreguerras, el peso en el transporte obrero barcelonés de la bicicleta habría sido casi despreciable. En 1932 existían solo 8.200 bicicletas en circulación en Barcelona, un número todavía menor al de automóviles

⁵¹ Las diferencias no sólo han de atribuirse a costes de transporte más bajos en relación al salario. Posiblemente, factores topográficos, como una más baja densidad en las ciudades inglesas, explican también esos índices superiores de utilización del transporte público.

tructurase un barrio próximo a su alrededor. Los obreros más cualificados vendrían a continuación. Aunque en buena parte se distribuían de manera dispersa, usando posiblemente el tranvía para acudir al trabajo, también los había que caminaban al trabajo o que vivían el latido del barrio más cercano a la fábrica. El resto de grupos salariales y de género serían posiblemente al final del período de entreguerras usuarios todavía ocasionales del tranvía, no mucho más probablemente de lo que habían venido siéndolo hasta 1914. El apego a la vida del barrio, el corto caminar diario al taller formaban la experiencia cotidiana del peón, de las mujeres y de los jóvenes aprendices⁵².

Nos encontraríamos así en la Barcelona de entreguerras con una «movilidad en transición». Entre la movilidad a pie casi exclusiva, que sería característica del desplazamiento cotidiano al trabajo hasta 1914 y el uso obrero generalizado del transporte de después de la Guerra Civil, el período de entreguerras marcaría un momento de tránsito. Esta «movilidad en transición» significa que la clase obrera se incorporó efectivamente al uso del transporte (del tranvía, esencialmente), pero lo hizo sobre todo en sus estratos más cualificados. Poco habían cambiado las cosas para muchos obreros, seguramente para una mayoría, y en especial para la casi totalidad de las obreras. Aunque cada vez en menor proporción, seguían viviendo y trabajando en el mismo barrio en que se desarrollaba su vida cotidiana; algunos caminaban también desde barrios algo más alejados; algunos otros, en menor cuantía, caminaban largas distancias o tomaban un tranvía de casa a la fábrica. Para muchos, la esfera vital, las experiencias diarias, trascendían en poco el barrio en el que transcurrían sus vidas durante seis de los siete días de la semana. Otros, empleados y obreros cualificados, podían ver en cambio la ciudad de una manera más global. A diferencia del obrero sin cualificar del que cualquier empresa podía disponer a sus mismas puertas, su mercado de trabajo era «toda» la ciudad. Acostumbrados a vivir cada vez más alejados de la fábrica, su economía y su cultura les permitían a veces elevarse un poco sobre aquella realidad «a ras del suelo» del barrio, contemplar desde más arriba la ciudad.

Precariedad de la vivienda, exclusividad en muchas áreas de la ciudad, alto nivel de cohesión e interacción en la esfera del barrio, destacable estabilidad en su interior, son algunas de las líneas de investigación que se adivinan en el estado actual del trabajo sobre los obreros

⁵² Similares conclusiones en FAURE, A., «"Nous travaillons 10 heures par jour, plus le chemin". Les déplacements de travail chez les ouvriers parisiens, 1880-1914», en MAGRI, S., TOPALOV, CH., *Villes ouvrières*, ..., cit., 93-108.

barceloneses. El barrio obrero se intuye en principio como una comunidad con un importante nivel de trabazón interna: de condiciones ambientales, de homogeneidad socioprofesional, de relaciones interpersonales y de parentesco, de permanencia cotidiana. Hay que prevenir, de todos modos, sobre una supuesta homogeneidad e indeferenciación del mundo obrero como tal. Dentro de los barrios obreros hemos visto también introducirse otro tipo de distinciones, de origen geográfico, de cualificación profesional, de edad y de género. Los barrios eran vividos de muy diversas maneras y posiblemente el rasgo original de la época residía en la confluencia y el encabalgamiento entre las escalas más cotidianas de la calle, del vecindario, del barrio, y la de la ciudad en su totalidad, una experiencia más puntual, propia del obrero cualificado, pero no ausente en absoluto como un elemento unificador de toda la cultura obrera: la cultura del estadio, la del Paralelo.

Este largo repaso no permite extraer conclusiones sobre la mayoría de temas que hemos ido comentando. Da en todo caso pistas para la investigación en curso. El análisis de las relaciones entre espacio y sociedad exige como trabajo preliminar un largo y minucioso proceso de reconstrucción en el que ahora nos encontramos. Todas las nociones analizadas, desde la vivienda a la movilidad residencial se desarrollan en un espacio propio, explican determinadas *territorialidades* de la ciudad. Reconstruir esas territorialidades, de los submercados de la vivienda, de la proximidad de clase o de paisanaje, de las redes de parentesco y matrimonio, del vecindario y las amistades, de los espacios de la movilidad, es el primer paso para entender el encaje de los grupos obreros en la ciudad. Pero reconstruir, mapeificar, no quiere decir explicar, sino solamente constatar. Queda luego el más arduo trabajo de mostrar en qué medida esas lógicas territoriales han creado determinados «efectos de área». ¿Convertía sin más la fidelidad al barrio a sus residentes (expresada en la red de amigos, parientes, de parejas, en la proximidad de una condición social y ambiental idéntica, en la permanencia a largo plazo en el mismo territorio) en personas con las mismas costumbres o con la misma manera de pensar o de votar? Evidentemente no. Los comportamientos electorales, las luchas políticas, estaban principalmente influenciados por la condición económico-social, por el nivel de alfabetización..., por la conciencia de clase en último término. La segregación residencial era sólo un aspecto, una parte muy pequeña de la segregación social, la movilidad geográfica un simple apartado de la movilidad social. Lo espacial es un simple apartado más, posiblemente no decisivo. Pero quizás la propia calle y el barrio constituyeron un «campo de fuerzas» que ayudó a propagar las ideas, las

consignas políticas, como ha sugerido Anna Monjo⁵³. Valorar y medir esa influencia, hasta cierto punto independiente, es la tarea que se abre por delante. Esa es, a mi modo de ver, una de las posibles aportaciones de la historia urbana.

⁵³ MONJO, A., «Barrio y militancia en los años treinta», en OYÓN, J.L., *Vida obrera, ...*, cit., 143-158.