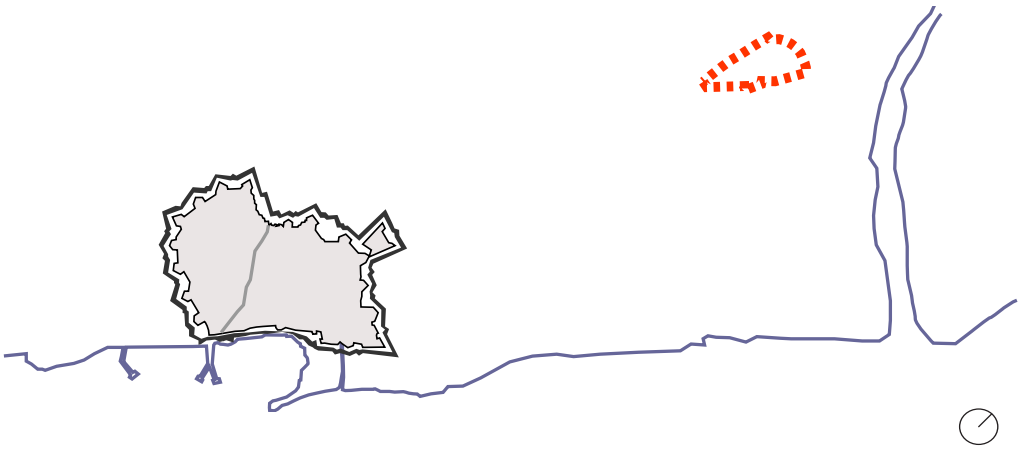
Realistisk Byanalyse



Primområdet i förhållande till ringmuren 1700

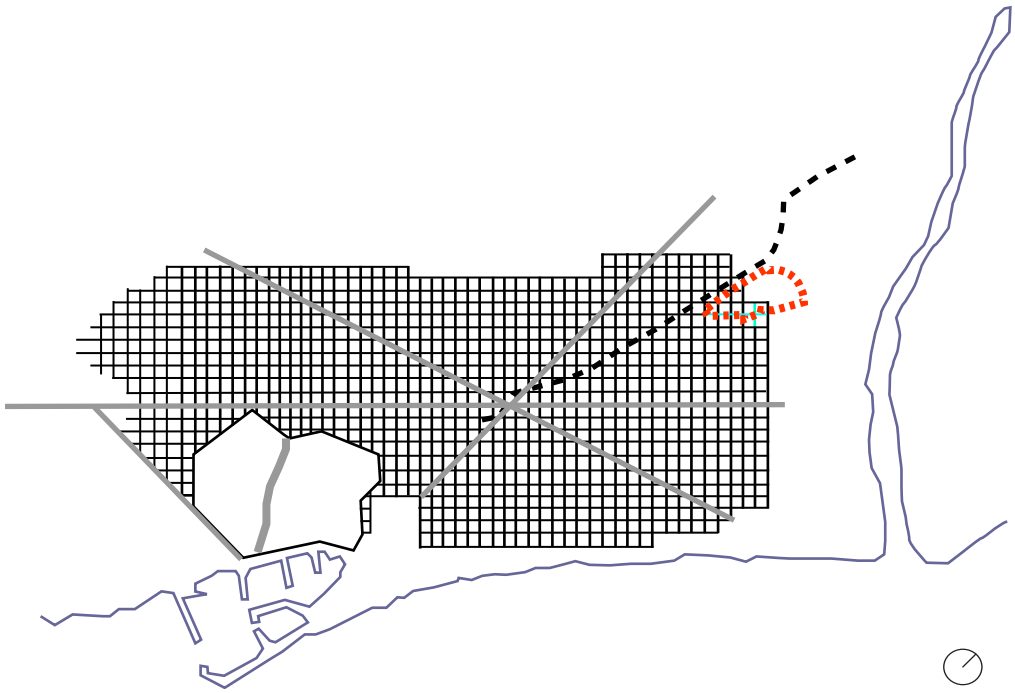
Steg 1: Historisk bebyggelseutveckling

Med hjälp av kartor och text, i det första steget i analysen, har områdets uppbyggnad rekonstruerats historiskt.

Stadsdelen Sant Martì blev 1714 samtidigt som Sarià, Sants och Sant Andreu en egen kommun. Kring detta årtal bodde endast ett 30-tal personer i Sant Martì på totalt 1558 hektar. (Olmo 1992 s 24) (Se karta 1700)

I början av 1800-talet utgjordes nära hälften av ytan innanför Barcelonas ringmur av militära byggnader. Den industriella revolutionen startades i och med att de första bomullsfabrikerna etablerades, detta också innanför Barcelonas stadsmurar, vilket många andra fabriker också skulle komma att göra under de närmaste åren. Stadens befolkning växte snabbt och området innanför stadsmuren blev överbefolkat. Staden fick till slut igenom sin ansökan om att riva murarna då staden behövde växa och då det militära inflytandet hade minskat väsentligt. Madridregeringen hade tidigare avslagit Barcelonas ansökan då de var rädda att förlora kontrollen över staden. (elektronisk Wikipedia)

Den södra delen av Sant Martì började bebyggas med fabriker och barackbostäder. I den norra delen däremot (bland annat La Verneda) behölls odlingslandskapet. Under 1800-talet sjönk priset på odlingsmarkerna på grund av torka och industriområdena kunde växa ytterligare i Poble Nou och Clot. (Olmo 1992 s 25) 1848 anlades Spaniens första järnväg mellan Barcelona och Mataró som ytterligare ett steg i industrialiseringen. (elektronisk Wikipedia) 1830 till 1896 ökade befolkningen kraftigt i Sant Martì med till största delen arbetsinvandrare från andra regioner i Spanien. Bostadsbyggandet kunde inte svara i samma takt som den snabba befolkningsökningen vilket ledde till att arbetarna började klaga över sina arbets- och boendeförhållanden. Arbetarnas missnöje och deras behov att få sin röst hörd gjorde att många



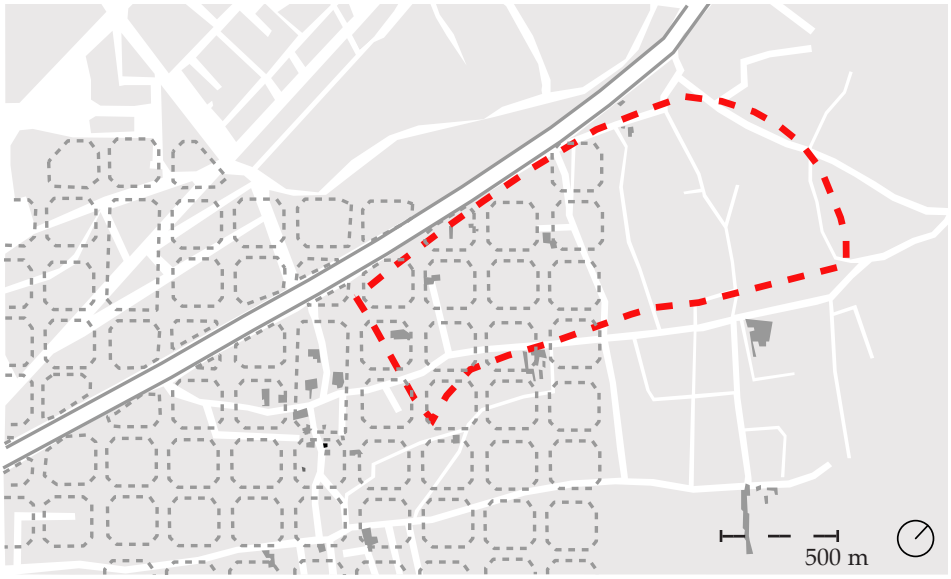
Rutnätsplanen, järnvägen och Prim 1888

föreningar, samfund, fackföreningar och kooperativ grundades. (Olmo 1992 s 34) Många tidningar publicerades där fokus låg på arbetarnas lokala problem, arbetet inom kommunen och de boendes önskemål för området och riktade sig främst till republikaner och fackliga anarkister. Det mest kända kooperativet för att skapa bättre boendeförhållanden för arbetarna var "La Formiga Martinenca" ("Den Martinska Myran") som ansågs vara en skapelse ur arbetarkulturen.

Många av tidsskrifterna fortsatte att ges ut under en lång tid framöver. Även restauranger, skolor, dagis, (med öppettider både dagtid, nattid och helger), casinon med mera grundades under denna period vilket gav stadsdelen ett uppsving både kulturellt och socialt. (Olmo 1992 s 35)

Antalet fabriker ökade från 57 stycken år 1878 till 243 år 1888 med en befolkningsökning under samma period från 7 096 invånare till 33 000 invånare. Under 1800-talet kom Sant Martì att kallas för Kataloniens engelska Manchester då distriktet kom att bli det största industriella området i regionen, en position som hölls fram till ca 1925. (Olmo 1992 s 40) Sant Martìs bostadsförhållande utvecklades till kåkstäder (den så kallade Barraquismen) och fram till 1950 fanns här 20 000 baracker. Dessa revs de nästkommande åren och 1980 fanns här endast 1 276 kvar. (Olmo 1992 s 50) 1864 blev några av fabrikerna stillastående på grund av arbetarnas missnöje kring bostadssituationen och arbetsförhållandena. 1890 var missnöjet så stort att strejk bröt ut. Detta eskalerade senare till en kris som gjorde att textilindustrin i området helt stannade upp. Kulmen nåddes i maj 1890 då ett av facken tillslut fick igenom att arbetstiden skulle kortas ner till 8 timmar per dag. (Olmo 1992 s 33)

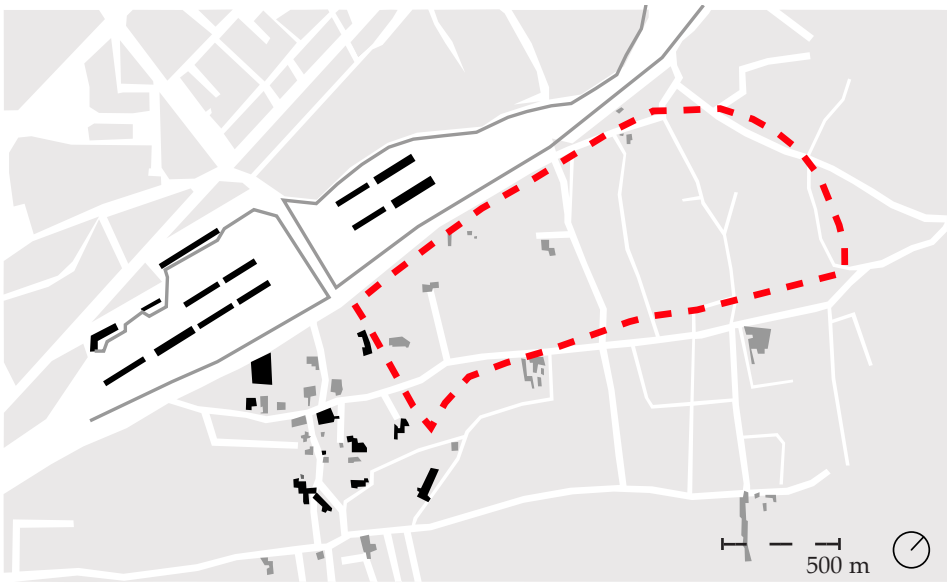
Även Barcelonas övriga distrikt växte kraftigt under denna period och staden behövde en plan att reglera den snabba tillväxten. Mellan åren 1859-60 godkände Barcelona kommun planreformen för Pla Cerdà, rutnätsplanen från 1854 ritad av Ildefonso Cerdá.(se karta från 1888) Den sträckte sig från Hostafrancs i södra Barcelona över till Besòs, floden i nordöstra Barcelona som gränsar till La Verneda. (Olmo 1992 s 42) Den nya stadsdelen i Cerdáplanen heter L'Eixample (utvidgningen) och var då ett oerhört stort stadsplaneprojekt där allt utanför Barrio Gotico (Gamla Stan), som det även fanns planer på att riva, delades in i ett rutnät med åttahörniga



Rutnät, järnvägen och Prim 1920

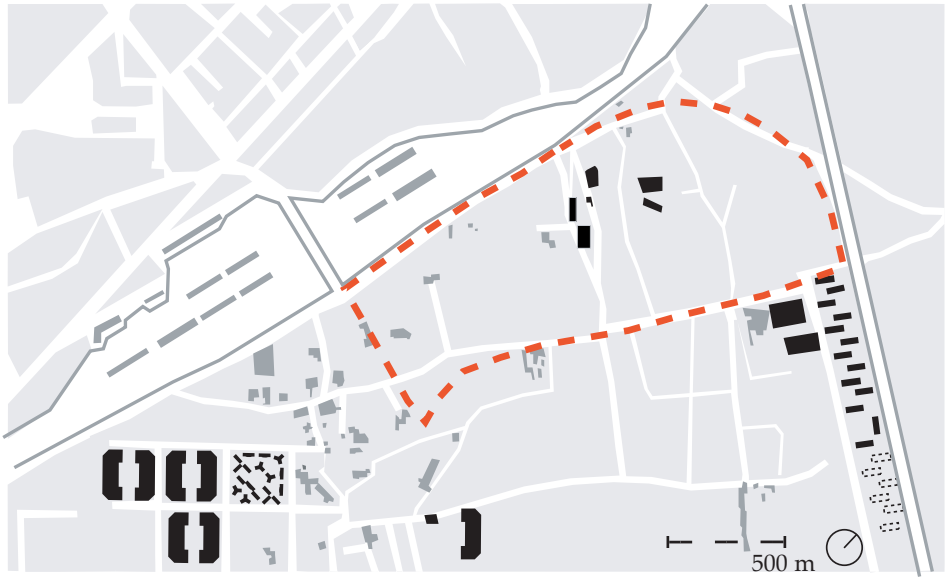
kvarter. (Saenz Ridruejo 1972 s 15) Syftet med planen var att bemästra staden som växte snabbt och okontrollerat och samtidigt koppla samman Barcelona med närliggande byar. (elektronisk Wikipedia)

Även La Verneda och Prim fanns med i dessa planer. Befolkningen i detta område med arkitekten Antoni Rovira i Trias och hans son i spetsen, som var ansvarig för den urbana utvecklingen i Sant Martì, satte sig emot dessa planer. Detta gjorde att de delvis aldrig kom att genomföras. Däremot finns det många ritade kartor och planer på hur tanken var att det skulle se ut. (Olmo 1992 s 42) Mellan åren 1860 och 1870 hade Sant Marti, förutom en huvudtrafikled, tre fjärrtågslinjer som passerade förbi, en i norra delen av området och två intill kusten. År 1886 passerade ett femtiotal tåg dagligen området. (Olmo 1992 s 31) (Se karta från 1920)



Karta över Primområdet från 1935

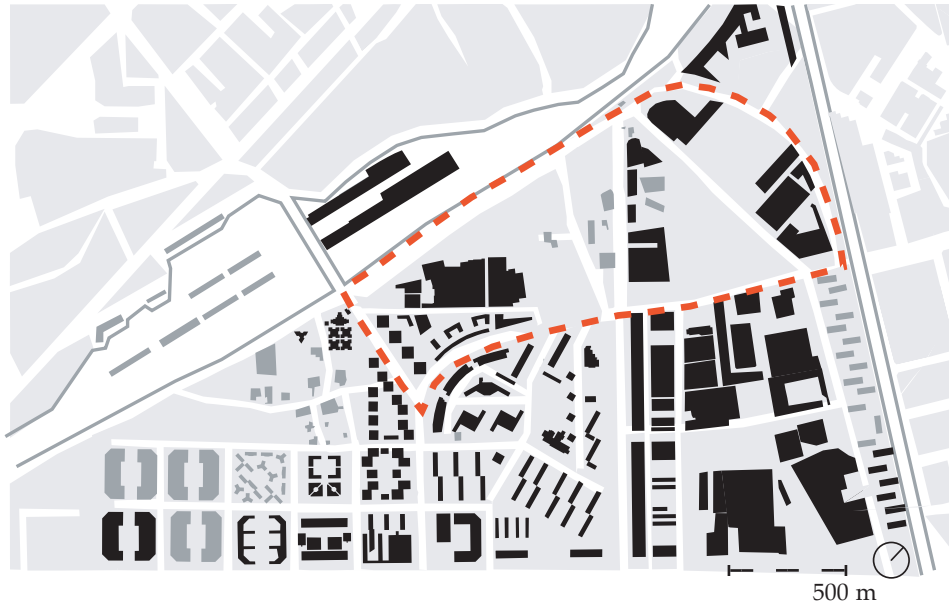
Från 1900-talets början var läget mycket oroligt i Spanien, framförallt i Barcelona. Katalonien kämpade för sin självständighet vilket gick igenom 1931 och regionen blev en autonom stat. Spanska inbördeskriget bröt ut 1936 och pågick fram till 1939. Under inbördeskriget stred Barcelona på den republikanska sidan och intogs till slut av Franco 1939. Under Francos regim fråntogs det katalanska folket sin fristående stat och det katalanska språket förbjöds. Under denna tid begränsades de statliga medlen kraftigt av de styrande i Madrid och Katalonien blev stillastående, Spanien i helhet avgränsades ifrån resten av Europa. Under tiden fram till Francos död 1975 skedde få urbana förändringar i Barcelona på grund av den ekonomiska recessionen. (elektronisk Wikipedia). Mellan åren 1920 och 1935 var det endast ett fåtal hus som byggdes, den största förändringen i området var utbyggnaden av järnvägen med lasthallar. (se karta från 1935)



Karta över Primområdet från 1958

Trots det ekonomiska läget genomfördes utbyggnaden av järnvägen för pendeltåget (Cercanías), vilket passerade Prims norra del, för att försörja de kustnära småstäderna norr om staden 1958. Under Andra Världskriget blir industrin betydligt mer breddad och komplex med nya typer av fabriker som bilfabriker, företag från teknik- och matvarusektorn, kemi- och pappersfabriker. Arbetet med saneringen av kåkstäder i andra delar av Sant Martì innebär att nya bostäder uppförs i La Verneda med start 1953 och pågår fortfarande 1958. (Tatjer & Vilanova 2002 s 10) (se karta från 1958)

1953 blev det klart att en ny Generalplan för Barcelona skulle genomföras. Grundidén var att försöka sakta in både den snabba bebyggelseutvecklingen och den kommersiella utvecklingen. 1956 genomfördes ändringar i 1953-års plan. Förändringarna som gjordes skedde med inverkan ifrån detaljplanen för l´Avinguda Meridiana som behandlade tillstånd för ombyggnation och medgav en byggnadshöjd på upp till 12 våningar. (Olmo 1992 s 43) På 1960-talet (i slutet av Francos regim) påbörjades sakta en urbanistisk utveckling som fortfarande pågår. Tåget grävs ner under sträckan vid l´Avinguda Meridiana (precis innan Primområdet), samma sträcka renoverades mellan åren 1964-1967 till en snabbare sträckning. (Tatjer & Vilanova 2002 s 10)

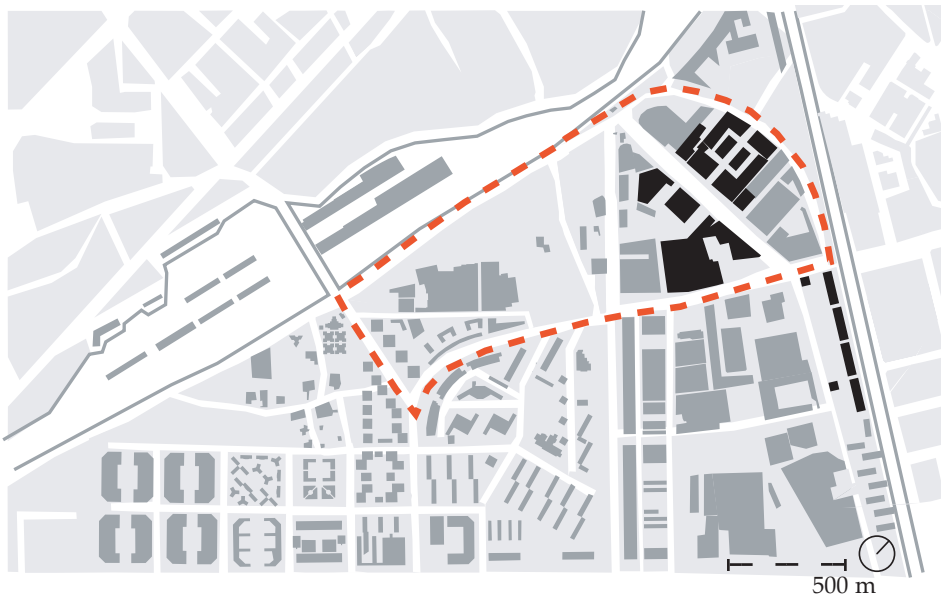


Karta över Primområdet från 1980

Den första gruppen bostadshus som uppfördes i anslutning till La Verneda färdigställdes på 1950-talet och byggdes på initiativ av kommunens bostadsdepartement och låg i området kring Via Trajana, detta som ett steg i saneringen av kåkstäderna. I samband med detta användes jordbruksmarken till att bygga områden med nya lägenheter för arbetare och medelklass. Vilket i La Verneda kan ses som en motsvarighet till Sveriges satsning på miljonprogrammet. (Olmo 1992 s 35) (se fig. 1) 1976 kom den regionala generalplanen som ritats av Solans och Serratosa att godkännas och omkring 1980-1985 påbörjades saneringen av industri och de kvarvarande kåkstäderna i Sant Martì. (se karta från 1980)

Katalonien är fortfarande känt för sin industri, bland annat bilindustrin, (exempelvis SEAT) kemi- och livsmedelsindustrin. Många av dessa fabriker har idag placerats utanför staden och kvar i Sant Martì finns till största delen IT-baserad industri. Många av de gamla fabrikerna och arbetarbostäderna har rivits eller fått ny användning som exempelvis bostäder. (elektronisk Wikipedia)

En viktig milstolpe i Barcelonas historia är året 1992 då staden var värd för de olympiska sommarspelen. Inför spelen satsades stora summor på att modernisera Barcelona och göra det till en attraktivare och mer funktionell stad. Några av de största projekten som genomfördes var bland annat: upprustning och sanering av stadens kuststräcka och sandstränder, utbyggnad av tunnelbanesystemet, (1985 fick La Verneda sin tunnelbanestation) nergrävning av motorvägen Litoral längs efter kusten i Sant Martì (1986-1992) Förlängningen av Avenyn Diagonal ner till havet. Den olympiska byn (idag bostadsrätter och hyreslägenheter) byggs vid stranden med parker, barer, diskotek och restauranger. (Tatjer & Vilanova 2002 s 12) Efter det har stadsförnyelseprojektet 22@ tillkommit där 200 hektar mark byggs om till ett modernt område för nya företag, bostäder, grönområden, nya tekniska system etcetera. (Tatjer & Vilanova 2002 s 11) I den sydöstra delen ligger också Forum projektet som stod klart 2004 som avslutning av Avenyn Diagonal med en urban park, hamn, konserthall, amfiteater, hotell, mässhallar etcetera. (Ajuntamient de Barcelona 2007 D)



Karta över Primområdet som det ser ut idag

Inom Primområdet har en ombyggnation av bostadshusen från 1950-talet skett samt förtätning med mindre industrilokaler. (se karta över dagsläge)

Till största delen upptas markytan av industriområden, bilhallar, bilverkstäder och biluppställningsplatser men här finns även ödetomter, lagerlokaler och bostäder. Här finns en bensinmack och en transformatorstation samt ett fåtal flerfamiljshus i form av punkthus. Området är till största delen småskaligt med relativt små kvarter och smala gator förutom bosadshuen i söder med 17-18 våningar.

Generellt känns området som ett hittills "bortglömt område" med slitna, grå byggnader, omgivande höghus som är i behov av renovering och klotter längs järnvägsspåren. Kring spåren finns en mängd byggnader som används för godsförvaring men även ett flertal förfallna byggnader. Det finns ett antal lekplatser i anslutning till de höga bostadshusen men något större park- eller rekreationsområde finns inte i Prim.

Inom Prim finns idag en låg- och en mellanstadieskola samt en kyrka i anslutning till bostadsområdet. Utöver detta finns ingen service i själva projektområdet. Däremot i stadsdelen La Verneda finns ett välutbyggt socialt nät för äldreboende, grannskapsföreningar, ungdomsgård , låg-, mellan- och högstadieskolor. Det finns ett stort intresse bland exempelvis grannskapsföreningarna för kommunens förslag för den framtida stationen och El AVE projektet. (Författarna har därför valt att inte genomföra intervjuer för att inte skapa förvirring kring det pågående El AVE projektet).

Panoramabild över området

Ett befintligt bussnät finns i området med ett antal linjer som trafikerar dagtid och en linje nattetid, de närmsta tunnelbanestationerna ligger med ungefär 15 minuters gångavstånd ifrån området. I och med att området gränsar mot järnvägen som både skapar en barriär till stadsdelen Sagrera och ger buller till området så känns det inte som ett självklart område att vilja vistas i. Över järnvägen går två broar som knyter samman området Prim med stadsdelen Sagrera (som mestadels består av flerfamiljsbostäder). Gatunätet är i dagsläget underdimensionerat i förhållande till den trafik som passerar genom området. Gaturummen i anslutning till bostadsområdet har tagits över av bilen genom längsgående parkeringar efter varje gata och i varje gathörn. De flesta människor som färdas genom området färdas i bil. Några separerade gång- och cykelvägar finns inte förutom längs den allé som löper utmed järnvägen, vilken också används mycket av dem som bor i området eller i anslutande områden.

Tillgängligt statistikmaterial stannar vid stadsdelsnivå (La Verneda). Området Prim är vad författarna valt att kalla sitt projektområde och ingår i La Verneda.

De flesta bostadshusen i området uppfördes mellan åren 1961 och 1980 (75,5%) med en yta mellan 61-90 m2. (Sant Martì en xifres 2006 s 107) De flesta bostadshusen i området består av mer än 10 våningar. (Sant Martì en xifres 2006 s 103) En stor andel är också enplansbyggnader i form av industrilokaler. De höga bostadshusen kan ses som ett resultat av att Kataloniens ekonomi återigen tog fart efter general Francos död. La Verneda placerar sig på en 28:e plats av Barcelonas 38 stadsdelsområden i listan över disponibel inkomst/hushåll. De centrala stadsdelarna har ökat sin disponibla inkomst/hushåll från år 2000 till 2005. (Ajuntament de Barcelona 2007A s 25) Jämförelsevis med Sverige (SCB) har La Verneda endast hälften så stor disponibel inkomst/hushåll. Detta kan ses som ett resultat av att den tidigare invandrartäta stadskärnan har genomgått en gentrifiering mellan dessa år och invandrarna har flyttat ut till förortsområdena. Detta syns också i utvecklingen av ursprungsland för Sant Martì. Antalet födda i Spanien har minskat mellan åren 1991 till 2004 från 210 018 personer till 193 880 personer medan antalet födda i utlandet ökat från 4234 personer till 24 124 personer under samma tidsperiod. (Sant Martì en xifres 2006 s 45)