

MARTÍ POUS I SERRA

LA HISTÒRIA QUE QUEDARÀ «SOTERRADA»:
DEL NUS DE LA TRINITAT A LA PLAÇA DE LES GLÒRIES CATALANES

Es parla molt d'un projecte urbanístic que serà el més important de tots els que s'ha plantejat Barcelona des de fa molts anys. Es tracta del corredor que té per eix el ferrocarril que discorre entre el Nus de la Trinitat i la plaça de les Glòries Catalanes amb l'eixamplament que inclou l'estació de mercaderies de la Sagrera. Aquest corredor té uns tres quilòmetres i mig de llargada i comprèn més de 350 hectàrees. És un espai enorme que es pot considerar «verge» per a ordenar-hi totes les urbanitzacions que calgui i fer-les al més alt estil d'una ciutat moderna. Cal creure que en aquest espai, encara per remodelar, hi tindran cabuda totes les noves creacions urbanístiques i les més agosarades idees arquitectòniques, que aniran unides al gran catalitzador de tot aquest enrenou, que no és altra cosa que l'arribada a Barcelona del Tren de Gran Velocitat (TGV).

Aquest immens corredor d'ampla visió panoràmica, que encara avui podem recórrer trepitjant terra i no ciment, els nostres ulls el veuen com el veien els nostres pares i àdhuc els nostres avis, i els seus racons encara ens parlen de records d'infància; podem posar els peus en molts llocs on sabem que s'esdevingueren fets històrics i on s'alçaven cases i es conreaven camps; on passava el Rec; on anàvem a passejar...

L'estació Sant Andreu-Comtal és un mirador des d'on la vista encara s'esplaia amb el moviment dels trens i des d'on s'albira el puig Castellar amb el seu poblat ibèric i les serres del litoral, com també es domina la immensa plana deltàica del Besòs amb les seves instal·lacions industrials... I donant pas als records, hom veu encara l'indret on s'aixecava l'escorxador del poble i les Basses d'en Pep, on s'amarava el cànem, i l'extensa horta del

nostre regadiu alimentada per les abundoses aigües del Rec Comtal. D'altres miradors, des d'on també els records són abundosos, són el pont del Treball, el de Calatrava, el d'Espronceda i els encontorns de Sant Martí de Provençals, amb les seves masies, barri del qual pot ben dir-se que fins als anys cinquanta encara era com un poble rural a menys de cinc quilòmetres de la plaça de Catalunya.

I amb els projectes que es van començant, dins d'un temps més o menys llarg, el que es veurà d'aquest corredor, des de qualsevol mirador, serà unes grans plaques o lloses de ciment armat, alterosos edificis, ni un bocí de terra conreable, alguns arbres, clapes de gespa per a descansar la vista i, al dessota, soterrada, tota la història acumulada d'unes terres que han viscut durant milers d'anys la formació d'aquest ubèrrim Pla de Barcelona amb els agrupaments humans que li han donat i n'han tret vida.

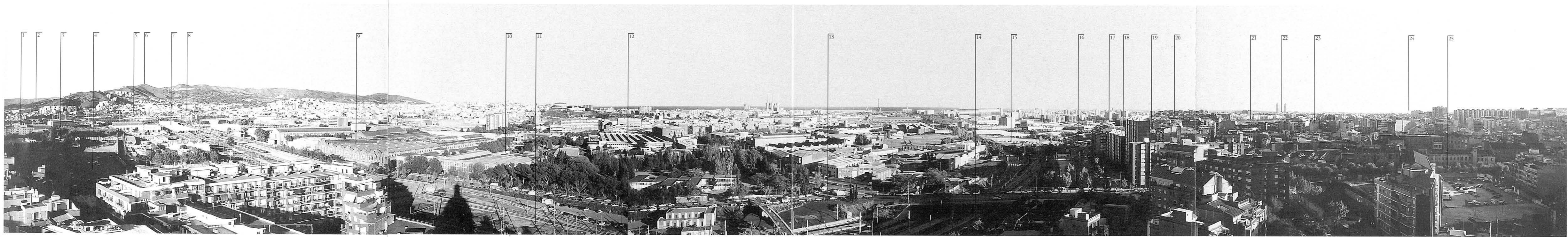
No és la nostàlgia qui ha dictat aquestes ratlles, i tampoc ens fan por els canvis inevitables d'una ciutat en progrés constant. Però sí que ens guia l'intent d'esmentar alguns fets de la història que ha viscut el nostre poble, i en general aquest pla, que amb la realització d'aquest projecte s'aniran esvaint de la memòria col·lectiva i no deixaran traces ni referències que ens traslladin a aquelles èpoques i ens recordin els fets passats.

La Trinitat

És un puig a la sortida de Sant Andreu cap a Montcada que ha pres el nom d'una ermita del segle XIII dedicada a la Santíssima Trinitat, que comptava amb una hostatgeria i un hospital per a acollir els visitants i caminants i que perdurà fins al 1808.

De l'ermita no en queden restes, però d'unes masoveries pròximes –anomenades can Carçar, can Oller i can Sans, cremades totes, com l'ermita, per les tropes franceses el 17 de setembre del 1808–, en tenim encara les de la capella de can Oller, molt petita, amb la volta de plec de llibre i amb els carreus que la sostenen. La carretera que travessava el puig de la Trinitat ho feia pel coll de Finestrelles que ja esmentava el comte Mir l'any 966 quan, en descriure part de les seves propietats, deia que eren «...*ab Fenesterellas, qui est super sanctum Andream...*».

En aquest puig també hi havien les forques jurisdiccionals dels consellers de Barcelona, que s'instal·laren l'any 1382 en el lloc anomenat Pla de les Forques. Sembla que a la Trinitat hi havia la forca número 5 de Barcelona, per això els barcelonins, quan volen dir que una cosa és llunyana, diuen que és «a la quinta forca».



1. Casernes d'artilleria
2. Nus de la Trinitat
3. Molí de Sant Andreu. Rec Comtal
4. Terrenys de fabricació de colorants
5. Riu Besòs
6. Poblat ibèric Puig Castellar
7. Cotxeres del Talgo
8. Santa Coloma
9. Maquinista Terrestre i Marítima

10. La Torrassa
11. Estació Sant Andreu-Comtal
12. Mercedes Benz

13. Basses d'en Pep. Escorxador
14. Pont carrer Sant Adrià
15. Triangle ferroviari
16. Can Nyau
17. Sant Martí de Provençals
18. Fabra & Coats. Sagrera
19. Estació de mercaderies. Sagrera
20. Pont de Calatrava

21. Parc del Clot
22. Vila Olímpica
23. Plaça de les Glòries Catalanes
24. Monjuïc
25. Fabra & Coats. Sant Andreu

Rec Comtal. Molí de Sant Andreu

Des del segle X, consta que el comte Mir de Barcelona inicià unes obres per a refer el traçat de l'antic aqüeducte romà, que cap al segle XI prengué el nom de Rec Comtal. Aquest rec, que comença al poble de Montcada, es proveï de les aigües superficials del riu Besòs, captades per una presa, fins al 1778, quan, a causa de les sequeres continuades que minvaven el corrent del riu, es construïren unes mines subterrànies sota l'areny del Besòs i del Ripoll que en recollien, i encara en recullen, les aigües subàlvies.

Aquestes mines acaben a l'anomenada Boca de la Mina, des d'on l'aigua corre a plena llum. El curs del Rec Comtal, que desguassava al mar a la Barceloneta, arribà a tenir catorze quilòmetres.

El segon dels més de dotze molins de gra que aprofitaven les aigües del Rec per a moure les moles, estava situat en el terme de Sant Andreu de Palomar i antigament pertanyia a la Torre de Bell-lloc: és el molí de Sant Andreu, que estava situat entre la carretera de Santa Coloma i el carrer de Palomar. Avui, les runes d'aquest molí, amb el perímetre antic ben delimitat, són objecte d'estudi d'unes futures excavacions que esperem que ens facin més llum sobre la missió que va accomplir.

Vorejant aquest molí, passava l'antiga carretera que des de Sant Andreu anava a Santa Coloma de Gramenet. Travessant un pont sobre el Rec, que avui encara es conserva, i per un pendent fregant les parets del molí, baixava de la terrassa que contornejava l'antic areny del Besòs; per un pas a nivell del tren de França —on hi havia l'estació de Santa Coloma—, arribava a la salzereda del Besòs per a creuar el riu a gual, fins a l'any 1915, quan es construï el primer pont que unia totes dues riberes.¹ No ha d'estranyar que, a uns 100 metres endins de la ribera dreta del riu, se situés l'estació ferroviària de Santa Coloma, car fins al primer de gener del 1945 aquest indret pertanyia al terme d'aquest poble. En aquesta data, l'Ajuntament de Santa Coloma vengué al de Barcelona tota la faixa d'aquesta ribera, des de la Trinitat fins a la barriada del Bon Pastor, pel preu de 300.000 pessetes; amb aquesta venda quedaren annexionades a Barcelona les cases de les barriades del Baró de Viver i del Bon Pastor.

1. Quan es construï aquest pont l'any 1915, des del mar només hi havien dos ponts que creuessin el Besòs: el del ferrocarril de la Costa i el de la carretera de Mataró. Avui n'hi ha onze, a més dels dos túnels, per dessota el riu, del Ferrocarril Metropolità.

El Pla de Barcelona. El regadiu. El general Prim

Aquest immens pla que comença a l'estret de Montcada i arriba fins a les portes de la Ciutat Comtal, no era altra cosa que l'arenys de les aigües foses de l'època glacial que desembocaven al mar buidant els llacs interiors de la nostra terra. El sediment arrossegat pel corrent deixà una riquesa d'elements vivificants que, una vegada les aigües ocuparen el curs actual, deixaren unes terres cultivables d'una qualitat extraordinària. Valgui, com a exemple, el cultiu del cànem, que fou de la millor qualitat que es coneixia; de fet, l'Administració espanyola del segle passat en comprà sovint tota la collita per a fer-ne les cordes, llibants i lones per a la marina de guerra d'aquells anys. Un altre exemple d'això és l'alfals: se'n feien fins a set o vuit dallades l'any, cosa que provocà l'admiració del botànic anglès Young que ho declarà per escrit l'any 1787 en la seva visita a Barcelona.

Aquest pla era la riquesa agrícola de Barcelona, i no cal dir, dels pobles de Sant Andreu i Sant Martí. En aquest pla, a més, s'hi desenvoluparen diversos fets històrics que són registrats en la història particular d'aquests dos pobles i en la de Barcelona en general. No podem deixar d'esmentar-ne un de molt especial referit al general Prim: Era l'any 1843 quan Miguel de Aranz, capità general de Catalunya, encarregà al brigadier Joan Prim de prendre el poble de Sant Andreu que era sota el poder de les tropes centralistes de Narcís d'Ametller. Prim féu ús de l'artilleria i enderrocà algunes cases del poble; a la del carrer Gran que fa cantonada amb el carrer de Sòcrates, s'hi incrustà una granada, que encara hi és, a l'alçada del segon pis. Les tropes centralistes s'escaparen cap a Santa Coloma passant el Besòs per un pont de carros i Joan Prim, amb 1.500 homes, ocupà el nostre poble amb molt poques baixes –només 6 morts i 39 ferits– i capturà 200 presoners. Aquesta acció valgué a Prim el grau de general, que li fou notificat per carta pel ministre de la Guerra, general Serrano. Molts dels combats tingueren lloc en els camps de la Torrassa, que era el nom que rebien els terrenys on s'edificà la Maquinista i la Mercedes Benz, precisament unes de les hectàrees que han de ser remodelades pel grandios projecte que està en marxa.

La Maquinista

La Maquinista Terrestre i Marítima era a Sant Andreu des del 1918. Establerta a la Barceloneta l'any 1855, es pot considerar una de les indústries pioneres del maquinisme nacional. El trasllat a Sant Andreu obeí a la necessitat d'ampliar els seus tallers per a poder construir locomotores per als nos-



El nostre regadiu. Al fons, el turó de Montcada.

tres ferrocarrils: les constructores estrangeres no podien atendre el mercat nacional a causa de la I Guerra Mundial (1914-1918). Les 18 hectàrees primeres foren comprades a 15 cèntims el pam quadrat. L'any 1936, a Sant Andreu treballaven 450 obrers i a la Barceloneta, 850. La Maquinista, en venir a Sant Andreu, acaricià un projecte que consistia a canalitzar el Besòs des del mar fins a prop dels tallers per a instal·lar-hi unes drassanes i construir motors marins, però aquest projecte no reeixí.

Al principi d'aquest any, la Maquinista inaugurarà la nova factoria de Santa Perpètua de Mogoda, construïda d'acord amb els nous avenços de la tecnologia, cosa que no podia fer-se a Sant Andreu, car les seves naus no tenien la llargada convenient –com tenen les de Santa Perpètua– per a construir les locomotores i els cotxes ferroviaris en llargues i rectes cadenes de muntatge. Ha estat, doncs, durant 75 anys entre nosaltres la primera indústria metal·lúrgica de Catalunya.

Casernes d'artilleria

Foren construïdes l'any 1928 per la *Junta Mixta de Urbanización y Acuartelamiento* amb els criteris de l'època, segons els quals calia tenir la

ciutat controlada pels seus punts d'entrada i sortida. En aquests terrenys hi havien les masoveries de can Vinyes i can Tisó i el camp de futbol de l'Andreuenc, que fou la primera entitat esportiva que es fundà a Sant Andreu l'any 1915.

Can Pellicer. Fabricació Nacional de Colorants

Aquesta empresa la fundà l'andreuenc Josep Pellicer Llimona l'any 1916, amb la denominació de *Materias Colorantes, Drogas, Productos Químicos y Farmacéuticos*, al número 380 del carrer de Sant Andreu. L'any 1917 es començà a construir la fàbrica entre el carrer Palomar, el Rec Comtal i la via fèrria del tren d'MZA i prengué el nom de *Fábrica de Colorantes de Anilina y Productos Químicos*. El 1922 es constituí la Fabricación Nacional de Colorantes, que era l'agrupament dels fabricants espanyols de colorants per a formar una empresa que fos competitiva a nivell internacional. L'any 1943 n'era president Josep Pellicer i n'era conseller delegat Pau Sagnier. Aquesta empresa, ja inclosa dins del grup Bayer, deixà de fabricar el 30 de setembre de 1991 i el seu solar de 100.000 metres quadrats entra també dintre d'aquest gran projecte urbanístic.

Basses d'en Pep. Escorxador de Sant Andreu

En l'indret on comença el carrer de Ferran Junoy hi havien, al segle passat, les Basses d'en Pep, alimentades amb aigua del rec Comtal, que servien per a amarrar el cànem abans de les operacions d'acabats. Al costat de les basses es construï l'escorxador de Sant Andreu, les parets del qual encara duraren fins ben avançat aquest segle. Per a arribar a les basses i a l'escorxador, s'havia de travessar el pont sobre el ferrocarril de França (construït el 1854), que era pas obligat de les aigües pluvials de la riera de Sant Andreu. Aquest pont ha sofert diversos eixamplaments per a adaptar-lo a les necessitats del trànsit rodat. Pel costat sud d'aquest pont, hi passava la canonada d'aigua procedent del pou artesià de 40 metres de fondària que construï l'empresa Fabra i Coats al barri del Bon Pastor, per a satisfer la necessitat d'aigua que tenia per a les seves seccions de tints i blanqueig.

A l'entrada d'aquest pont des de Sant Andreu, hi havia la Fàbrica del Gas, construïda l'any 1856, les restes de la qual es podien veure fins fa pocs anys, quan s'urbanitzà definitivament el carrer de Josep Soldevila.

(5) LA SAGRERA.—Pont Nou del Ferrocarril



El pont del Treball sobre l'estació de mercaderies de la Sagrera.

La rasa del ferrocarril de França

Quan es construí el ferrocarril de França per Sant Andreu (1854), es féu mitjançant una rasa o trinxera més fonda que la grada sobre la qual corria el Rec Comtal. Aquesta rasa tallà el curs dels diversos reguerols que, sortint de les fibres, regaven els camps situats a l'esquerra d'aquell rec en direcció al mar. Per a remeiar aquesta interrupció del reg dels camps, es construïren uns sifons o canalitzacions d'obra, amb canonades de ferro en forma d'«U», que permetien el pas de l'aigua perquè salvaven la rasa del ferrocarril, passaven per sota la depressió i sortien als camps al mateix nivell de l'altra banda de la rasa. Un model d'aquests sifons fou projectat per l'arquitecte Rovira i Trias (1858-1917) i encara en queden tres entre l'estació de Sant Andreu-Comtal i el pont de Fusta (direcció Sagrera). Des del pont de Fusta (passeig Onze de Setembre) fins a l'estació de mercaderies de la Sagrera, es construïren nou sifons més que permetien regar els camps de la demarcació de Sant Martí.²

2. Plànol «Estación de la Sagrera. Servidumbre de riego, 1917». Documentació del Rec Comtal dipositada a l'Arxiu Municipal de Sant Andreu.

Riera de Sant Andreu. Torrent d'Estadella. Riera d'Horta

Tant les rieres com el torrent travessaven la rasa del tren de França per damunt de ponts construïts en l'època de l'explanació de la via. Els ponts de les rieres sofriren moltes transformacions i el de la riera d'Horta, pel fet d'haver estat canalitzada subterràniament fa molts anys, fou enderrocat en els anys 1980-1982. El pont de la riera de Sant Andreu, com s'ha dit, ha sofert eixamplaments per a millorar el trànsit sempre creixent. El pont del torrent d'Estadella ja no existeix perquè les seves aigües s'han conduït cap al clavegueram; encara es poden veure, però, els murs de contenció aixecats, el 1854, per a conduir les aigües pluvials i evitar la inundació de Sant Andreu.

Pont de Fusta. Can Nyau. Caseta dels Capellans. Josep Manso

Pels encontorns de l'anomenat «triangle ferroviari», els records històrics són diversos. En la base d'aquest triangle es trobava la fàbrica de vellut d'Eulogi Marca i al mig dels camps la coneguda amb el nom de Caseta dels Capellans, que no era altra cosa que la casa dels delmes, on es dipositava la part dels fruits i de la collita que corresponia als propietaris dels camps. El Pont de Fusta, anomenat així pel fet de tenir el sòl fet de posts de fusta i que portava a la Caseta dels Capellans, també ens portava a can Nyau o Torre Xica del Palau, que era una masoveria molt antiga que havia estat testimoni, principalment, de les batalles campals i cops de mà dels andreuencs contra els francesos durant la guerra de la Independència. En aquests atacs a les tropes franceses, es distingí Josep Manso, ajudant del molí de la Verneda, per la qual cosa era conegut per «Josep del Molí». Una vegada, en Manso recriminà els *gavatxos* per haver devastat una vinya amb els raïms a punt de collir; els soldats l'insultaren i sortí tingué de poder fugir cap al Besòs per a esmunyir-se d'una mort segura. En Josep del Molí jurà venjar-se i preparà armes i un grup d'amics per a donar un cop contra els soldats en el moment més propici. Quan al cap d'uns dies es presentaren de nou els soldats, a una consigna d'en Manso, ell i els seus amics dispararen contra la tropa i deixaren els soldats morts o malferits. L'endemà, el molí fou saquejat pels francesos, però en Manso i els seus amics ja havien fugit cap a la muntanya del Guinardó per a afegir-se a la guerrilla. Josep Manso arribà a capità general de l'exèrcit espanyol.

No fa gaires anys –vuit o nou– pels volts de l'hort de can Nyau es trobaven, a molt poca fondària, molts ossos que pensem que procedien dels

combatents de les diverses batusses, cops de mà i operacions militars que hi havia hagut en el segle passat en aquests camps del regadiu. Sota mateix de can Nyau, a tocar de la riera d'Horta, hi havia hagut el baixador d'Horta del tren de França construït el 1854.

Estació de mercaderies de la Sagrera

La *Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante* projectà, l'any 1917, la construcció d'una gran estació de mercaderies al barri de la Sagrera, des del torrent de la Guineu fins passada la riera d'Horta o, dit d'altra manera, des de la torre del Fang (s. XIII) fins a can Nyau. Com ja s'ha indicat en l'apartat «La rasa del ferrocarril de França», aquest projecte d'estació de mercaderies obligà a la companyia ferroviària a posar-se en contacte amb la Junta del Rec Comtal per a solucionar el problema que representava per als agricultors de Sant Martí de Provençals la interrupció del reg dels seus camps amb l'aigua del Rec Comtal que passava per la banda de muntanya del terme i de l'estació projectada. La solució passà per la construcció de diversos sifons per dessota de tota l'amplada de vies i, especialment, per una canalització que fes de repartidora general de l'aigua destinada als horts de Sant Martí. L'expropiació dels terrenys per a la gran estació portà com a conseqüència la desaparició del camí del Fondo de Sant Martí, que anava des del barri de la Sagrera fins a la mateixa església de Sant Martí de Provençals, camí que fou substituït per l'actual pont del Treball. Un altre camí que també deixà d'existir fou el de la Creu, que des de la mateixa església anava fins a la carretera de Ribes i la creu de terme que encara havíem vist en l'encreuament dels carrers d'Espronceda i de Múrcia damunt la torre del Fang.

El Clot. Plaça de les Glòries Catalanes

El parc del Clot, situat bàsicament en els mateixos terrenys que ocupaven els tallers del ferrocarril MZA, conserva les arcades i parets de les naus de construcció i reparació de vagonets del carril de França. L'Ajuntament de Sant Martí cedí aquests terrenys per a l'estació quan es construï l'any 1853, i l'any 1979 foren recuperats amb el soterrament de l'estació ferroviària actual. A la plaça de les Glòries Catalanes, que en el projecte Cerdà, modificat per Jaussely, era marcada com a nou centre de la ciutat de Barcelona, és on s'acaba la reordenació urbanística del corredor ferroviari que



El camí de la creu.

comença al Nus de la Trinitat. En aquesta plaça, on durant tants anys circulaven tres línies ferroviàries, es projectà (precisament per la seva centralitat) l'any 1884, la construcció de l'estació terminal del *Ferrocarril de San Martín de Provensals (Barcelona) a Granollers* que havia d'ocupar els terrenys de les illes tancades entre la Gran Via de les Corts Catalanes, el passeig de Carles I i l'Avinguda Diagonal. Una extensió que inclou els carrers de Lepanto, Padilla, Diputació i el començament del carrer de Castillejos. La llargada de l'estació a la Gran Via havia de ser de 382 metres. Hem pogut conèixer l'existència d'aquest projecte d'estació ferroviària, que no arribà a dur-se a terme, consultant l'Arxiu del Rec Comtal, on es troba la petició de desviació del rec que passava pels terrenys on s'havia d'edificar l'estació.³

En aquesta plaça, l'any 1919, un cop acabada l'expropiació per part de l'Ajuntament, encara hi havien uns horts cultivats per algú que, sense cap dret, usurpava l'aigua destinada a d'altres regants, la qual cosa provocà

3. «Carpeta de Planos de Rectificación de la Acequia Condal, 1917». Documentació del Rec Comtal dipositada a l'Arxiu Municipal de Sant Andreu.

la queixa de la Junta del Rec Comtal a l'alcalde de Barcelona per tal que posés fi a tals abusos.

També en aquesta plaça, durant els anys 1944 i 1945 (postguerra del 1936), tenia el seu final de trajecte el troleibús FC que, per manca de pneumàtics, reduí el seu recorregut que començava a Sant Andreu. Això obligà la companyia de tramvies, per tal de no deixar sense transport el nostre barri, a construir a corre-cuita la línia del tramvia número 51 que passava per la Meridiana i acabava al carrer Pardo: fou instal·lada amb carrils i travesses facilitats per la RENFE i passava paral·lela a les vies del tren.

Heus ací, a grans trets, una passada per la història dels nostres expobles que perdran diversos punts de referència una vegada s'hagi urbanitzat del tot aquest llarg corredor, que dóna a Barcelona l'ocasió de planificar, amb llibertat cap al futur, un nou perfil d'aquesta nostra ciutat més que mil·lenària.