

EL METRO I EL POBLENOU: UNA RELACIÓ D'AMOR-ODI



Com és sabut, el transport públic ha estat un dèficit social històric que ha marcat el Poblenou. El 1977, l'any en què el metro va arribar al barri, el panorama pel que fa al transport no era gens afalagador. Si agafar l'autobús

aleshores era una mena de calvari col·lectiu (en part ho continua essent, si més no respecte a altres zones de la ciutat), cal advertir, a més a més, que els tramvies havien estat abolits definitivament el 1971. Aquesta desaparició cal atribuir-la a una decisió política personal de l'alcalde Porcioles, a la pressió econòmica de l'empresa Pegaso i a les multinacionals del petroli, i a un fals sentiment de modernitat que veia el tramvia com un transport antiquat.¹ A més a més, les úniques vies practicables de sortida o entrada al barri per al trànsit rodat eren l'avinguda d'Icària i la carretera de Mataró (Pere IV). L'arribada del metro, doncs, era una necessitat per als veïns i les veïnes.

Un fet singular de l'arribada del metro al Poblenou, i que no succeí amb cap altre transport públic, és la seva tardança respecte a Barcelona. En efecte, cinquanta-tres anys separen la primera línia de metro de Barcelona i la inauguració del tram de Poblenou. La primera línia de metro de Barcelona s'inaugurà el 1924 amb el tram del Gran Metro que unia la plaça de Catalunya amb Lesseps, mentre dos anys més tard s'obria la línia del Transversal entre la Bordeta i la plaça de Catalunya.² El Gran Metro i el Transversal eren dues companyies privades que construïen el metro de Barcelona per separat fins que arran de la municipalització de finals dels anys cinquanta es fusionaren, i juntament amb els autobusos i els tramvies van formar l'ens Transportes Públicos Municipalizados.

Amb la municipalització, Porcioles impulsà l'ampliació de la xarxa d'autobusos i metro en det-

riment del tramvia. La creació de barris dormitori al llevant del Poblenou fruit de les onades migratòries dels anys seixanta i la municipalització esmentada van fer cada vegada més probable i rendible en termes econòmics i d'usuaris l'arribada del metro al Poblenou. De fet, el Pla d'urgència del 1963 ja preveia, entre altres ampliacions, la construcció d'una nova línia de metro, la VII, que començaria a Marina, travessaria Poblenou per Pujades fins als barris del Besòs i, des d'allà, enfilaria paral·lela al riu fins més enllà del Bon Pastor.

L'origen i final de la línia IV

Aquest projecte inicial fou reformulat en anys posteriors, i el 1971 un ambiciós Pla de metros parlava per primer cop d'una nova línia IV que uniria els barris de la Barceloneta, el Poblenou, Besòs, Sant Andreu, Guinardó i Gràcia entre si i amb el centre de la ciutat. La nova línia IV, inaugurada el 1973 amb el tram Joanic-Jaume I, tenia l'origen en el ramal de la línia 1 del Gran Metro que unia el passeig de Gràcia i Correus. El 1974 es va prolongar fins al Guinardó, el 1976 va arribar a la Barceloneta i calgué esperar fins al 7 octubre de 1977 per poder dir que el metro havia arribat al Poblenou. La línia IV continuà el 1982 fins als barris del Besòs (La Pau) i, el 1985, fins a Badalona (Pep Ventura). El 2004 encara s'introduí una novetat a aquesta línia: la parada de Maresme-Fòrum.

Unes obres molestes i accidentades

L'execució del tram Barceloneta-Selva de Mar va ser un camí llarg i tortuós ple d'incidents i dificultats. Els responsables de la construcció del metro van ser el Ministeri d'Obres Públiques, l'Ajuntament de Barcelona i la constructora Dragados y Construcciones, que van treballar força descoordinats. L'espera del metro va aconseguir «desesperar» els veïns i les veïnes del barri, que veïen que no arribava mai: previst per al desembre del 1974, el metro no va ser una realitat fins tres anys més tard. Per començar, la IV fou l'única línia construïda a cel obert. La imatge d'un carrer Pujades esventrat va ser la nota habitual durant llargs mesos. La sorra extreta s'amuntegava de qualsevol manera, les aigües residuals s'estancaven, les rates campaven cofoies entre els vianants, els arbres eren talats sense miraments, desapareixien les bombetes dels fanals de grans trams de carrer, s'ocupava l'espai públic amb màquines, material d'obra, etc. Igual-



↓ Cartell reivindicant el Metro, amb un dibuix de Joma



↑↑ Construcció d'un túnel del metro a la cruïlla amb el ferrocarril, a l'avinguda d'Icària. Setembre de 1973

BRANGULÍ

↑ Les obres del metro al carrer de Pujades entre Marià Aguiló i la Rambla mirant cap a la Rambla. Any 1973.

PEPE ENCINAS



← Espectacular incendi en un túnel de les obres del metro a l'avinguda d'Icària. Novembre de 1973.

La crònica de Quatre Cantons

El *Quatre Cantons* de desembre de 1974 dedicava unes quantes pàgines a l'inexistent metro i l'evolució de les obres. Algunes perles que ens poden resultar terriblement familiars l'any 2007 eren:

Calle Pujadas: se cortan varios árboles que no son repuestos, falta de alumbrado público, aparecen grietas en dos fincas de la calle [...]. En el presbiterio de Santa María del Taulat se observan importantes separaciones entre las baldosas del suelo [...]. Paseo Carlos I: se desborda el Bogatell por dos veces [...], los residuos afloran a la superficie y se estancan [...]. Av. Icaria: explosiones y hundimiento de la bóveda del metro, varias fincas son desalojadas. Se interrumpen las obras y se procede a extraer nafta. La avenida Icaria presenta un triste aspecto: árboles muertos, suciedad [...]. Queda cerrada desde el comienzo de las obras una de las salidas de Poble Nou. Cooperativas: grandes montañas de arena, barro y abandono de las obras. Paso a nivel de Pujadas-Pedro IV: retiradas las señalizaciones ópticas y acústicas y el alumbrado público [...]. Una mujer muere al ser atropellada en este paso a nivel [...].³

Els noms canviats de les estacions

La previsió dels noms de les cinc estacions de metro poble novines tenia poc a veure amb les actuals parades. En un primer projecte es parlava de Zoo (Ciudadella), Pedro IV (Bogatell), Luchana (Llacuna), Bilbao (Poblenou) i Selva de Mar, obviant qualsevol referència al barri. Però el 7 d'octubre de 1977 van entrar en servei, aquell dia gratuïtament, les estacions de Ribera, Pedro IV, Luchana, Poblenou i Selva de Mar, un tram de poc més de 4 km. Sembla que pressions dels veïns havien aconseguit fer entrar Poblenou dins de la nomenclatura. Posteriorment, van canviar Ribera per Ciudadella, Pedro IV per Bogatell i Luchana per Llacuna.

Arriba el metro, però...

Com es pot suposar, aquell 7 d'octubre fou una festa per als poble novins. A manca d'inauguració oficial, l'Associació de Veïns de Poblenou n'organitzà una de popular a l'estació de Poble



nou. A les vuit del vespre s'oferí pa i vi per als veïns, i els 4.000 curiosos que hi assistiren desbordaren qualsevol expectativa.

El metro va arribar, però ho va fer amb grans mancances. Algunes de les crítiques que rebé el metro per part dels veïns van ser: només una boca per estació, escala mecànica unint andana i vestíbul només a una banda, inexistència de sortides d'emergència, l'estació de Poblenou situada a un lloc absurd podent-se haver construït entre la Rambla i Marià Aguiló, on el tràfec comercial és més intens, distància excessiva entre estacions, etc.⁴

La situació actual: metro o metrotrèmol

Vist amb perspectiva, és evident que les obres del metro al seu pas pel Poblenou no van garantir un mínim de seguretat per als veïns. És significatiu que en el moment d'escriure aquestes línies el servei de metro a Poblenou es trobi suspès per obres de millora que costaran 7,1 milions d'euros. Fa molt temps que els veïns del carrer de Pujades estan afectats per esquerdes i vibracions sistemàtiques provocades pel pas del metro. Això ha motivat diverses assemblees de veïns i la campanya «Metro SÍ, Metrotrèmol NO». A més a més, el tram de Poblenou pateix actualment filtracions d'aigua i inundacions.

Comptat i debatut, trenta anys després, no tan sols s'han de fer obres de millora des de Barceloneta fins a La Pau, sinó que continuem tenint una boca per estació, escala mecànica només a una banda, i un accés al metro des del carrer que margina les persones de mobilitat reduïda.

FERRAN AMORES CHAVES



↖ Membres de l'Associació de Veïns, reclamant el metro a l'estació del Poblenou. Any 1974.



↑← Inauguració del metro del Poblenou, l'octubre de 1977. Les personalitats, acompanyades de periodistes, visiten les instal·lacions, entre ells el regidor del districte, José M. Canalda (assegut amb vestit clar).



ment, l'avinguda d'Icària va restar tancada al trànsit durant sis anys amb el perjudici que això significava, essent com era de les poques sortides naturals del trànsit rodat del barri. L'incident més greu fou l'explosió de gas o nafta produïda el novembre de 1974 a l'avinguda d'Icària, que enfonsà el túnel en construcció, i podria haver tingut a veure amb la propera Catalana de Gas. Aquest lamentable accident, sumat a problemes d'inversió i el sòl poc compacte del Poblenou, va provocar el retard en l'arribada del metro.

Recull de títols i bitllets de transport del Poblenou de diferents èpoques.

COL·LECCIÓ FRANCISCO ARAUZ

