

QUI ENS HA VIST I QUI ENS VEU

(o el Poblenou era una merda fa trenta anys)

...Cómo, a nuestro parecer,
cualquier tiempo pasado
fue mejor...

Aquest vers és de les Coplas que Jorge Manrique va escriure després de la mort del seu pare. I tot i que reflecteix nostàlgia, com no podia ser d'altra manera en aquelles circumstàncies, ja insinua que el pas del temps ho amoroseix tot. Que la memòria és enganyosa.

Durant el juny i el juliol del 2005, els meus veïns del barri de la Plata van animar les sobretàules del sopar amb les seves cassolades per protestar pels menors magribins que s'autodestruïen esnifant coca i alhora atemoreixen el veïnat. Abans i després del soroll de les cassoles, vaig sentir sovint comentaris d'alguns nostàlgics que reivindicaven la tornada del tío Paco, allò que «amb Franco vivíem millor». Deien que enyoraven la mà dura, la suposada tranquil·litat al carrer, i d'aquí al discurs feixista només hi ha un pas. Però una cosa és que es gestioni malament l'arribada dels menors il·legals, que es permeti que deambulin pel carrer sense formació i sense control, i una altra és la reivindicació del franquisme. I per això és útil tenir memòria. Però no la memòria dolceta de la capsa de fotografies en blanc i negre, sinó la de l'hemeroteca. I en això Poblenou és molt afortunat, perquè hem sabut produir molta hemeroteca. Durant el segle xx, els veïns vam escriure i vam retratar les coses que passaven pel carrer, les que es deien, les que es produïen, les que es reivindicaven. I ara aquest material és imprescindible per comparar i per veure on érem i on som, per constatar que hem fet molt camí cap endavant. Fa trenta anys érem el cul de la ciutat. Una merda, parlant clar. Ara, tot i que tenim mancances, comparant-nos amb els anys setanta això es Hollywood.

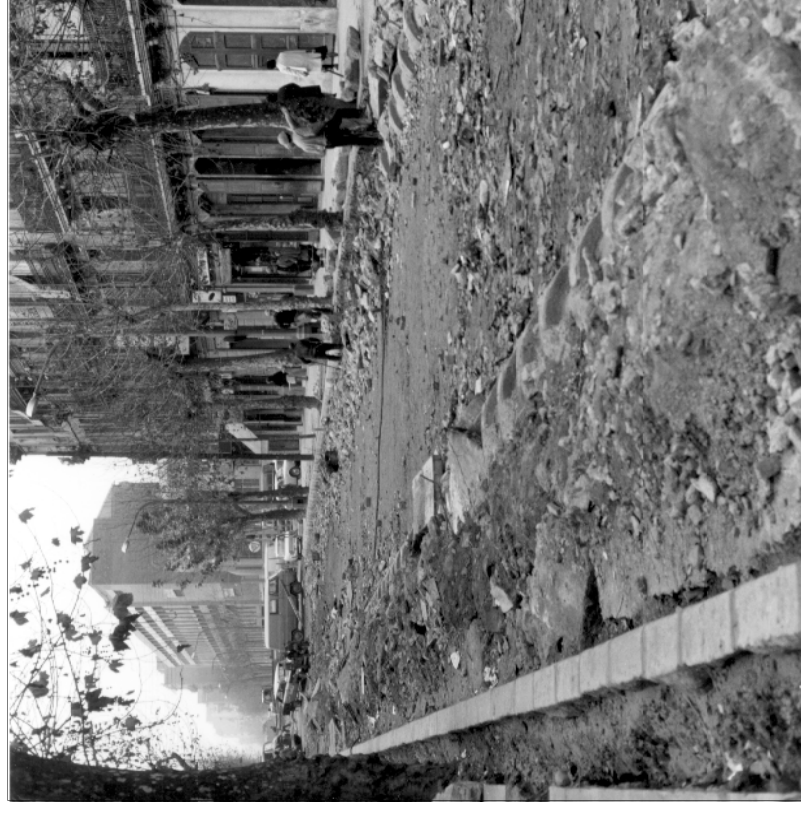
Als anys setanta, el Poblenou compartia amb la resta de la ciutat el dèficit d'escoles (faltaven 6.068 places, que era la meitat de la població en edat escolar), d'equipaments, de zones verdes, de transport públic, etc. Però, a més a més, teníem els nostres greuges específics: la contaminació atmosfèrica produïda per les fàbriques i els tallers que encara quedaven, la concentració exagerada d'agències de transports que col·lapsaven el trànsit, l'abocador en què s'havia convertit la platja, les inundacions, etc.

El metro que no arribava mai

De la plaça de Sant Jaume fins a la rambla del Poblenou, a bon pas, hi ha una mica més de mitja hora a peu, però aquesta caminada no estava a l'abast de tothom i per desplaçar-se, ara i als anys setanta, la gent necessita el transport públic, i aquest transport públic va ser molt deficient fins a l'arribada del metro l'octubre del 1977. Aquesta precarietat va forjar la idea que el Poblenou era un barri llunyà, incommunitat, hostil, envoltat de descampats i on no es trobaven taxis —de taxis encara no se'n troben ara si no és avisant-los per telèfon.

Les obres del metro van patir mil i un entrebancs i abans que aquest mitjà de transport arribés al barri, els autobusos anaven sempre col·lapsats, com anteriorment hi havien anat els tramvies de la carretera de Mataró, embotits de gent penjada als estreps. I sort encara dels autobusos de Badalona, que arribaven fins a la plaça d'Urquinaona i que alleugíen una mica la situació.

Una imatge que no he tret de l'hemeroteca sinó de la meua experiència personal és el col·lapse que patia cada matí, a l'hora d'entrar a treballar, el carrer dels Almogàvers. Aquest carrer i l'avinguda d'Icària van ser durant molts anys les dues úniques vies de sortida del barri, però de fet només comptava amb l'Almogàvers, perquè a l'avinguda d'Icària hi havia un pas a nivell amb molt trànsit ferroviari. Els carrers perpendiculars al mar no servien per evacuar els trànsit de cotxes, perquè la majoria no tenien continuació i morien en qualsevol cul de sac de fàbrica o de descampat.





La revista Quatre Cantons s'ha estrenat dues vegades parlant del metro. En el número 1 del juny del 1963, el primer de la seva primera època, es va publicar un reportatge sobre el pla del metro que l'Ajuntament havia aprovat feia poc i que estava en aquells moments en exposició pública al Tinell. En aquest pla hi havia una línia que arribava al Poblenou. Deu anys després, el març del 1973, en el primer número de la segona etapa de Quatre Cantons, el primer reportatge de la revista també era sobre el metro, que aleshores ja s'estava construint. Aquell mateix mes s'havia inaugurat el tram de Joanic a Jaume I i els dos redactors que signaven el reportatge, Nicasi Camps i jo mateixa, vam fer una visita «ocular» i molt crítica. Si aquell primer tram era justet pel que fa a la infraestructura i molt lleig en el disseny, les obres per fer arribar el metro fins al Poblenou van ser un malson que va durar anys. Van ser les úniques de Barcelona d'aquells anys que es van construir a cel obert pel carrer de Pujades, en part per culpa de la capa freàtica, però sobretot per una qüestió d'estalvi. Encara ara s'expliquen històries de les rates gegantines que es passejaven pel carrer quan es feia el metro, de la manca d'illuminat públic al carrer de Pujades, del mal estat del paviment de les cruïlles, etc.

Quan les obres ja estaven molt avançades, el novembre del 1974 es va produir una filtració de nafta en el túnel sota l'avinguda d'Icània, que va provocar un gran incendi que va estar fumejant durant dies i que va destruir tota la infraestructura. Aquest accident va fer endarrerir encara més la inauguració, prevista pel desembre del 1974 i que no es va poder fer fins al 7 d'octubre del 1977. Aquell dia, els combois amb viatgers van anar per primera vegada des de la plaça de Joanic fins a l'estació de

Selva de Mar.

Tot i que va representar un gran avenç per al barri, la línia 4 sempre ha tingut molts problemes. Durant anys, els combois descarrilaven a les estacions terminals, principalment a Joanic, i ja als anys vuitanta el comitè d'empresa va elaborar un ampli informe en el qual en denunciava les mancances, sobretot en qüestions de seguretat. En el seu recordegut pel Poblenou, les parades només tenen una boca de sortida. L'estètica de les andanes ja estava passada de moda quan es van inaugurar el 1977.

A rran de l'esvoranc del Carmel, els veïns del carrer de Pujades es van atrevir finalment a denunciar les vibracions que pateixen des del primer dia i que han esquarterat molts cases. Les esclertes són molt evidents en el tram de Llacuna a Lope de Vega i la companyia no ha trobat fins ara cap solució més bona que fer circular els combois molt lentament.

Per acabar el capítol dels transports, cal esmentar els passos a nivell de l'avinguda d'Icània, al carrer de Tànger i a Wad-ras amb la carretera de Bisbe, i com eren de temuts i odiats pels veïns. Abans de la desaparició de la línia ferroviària de la costa, el Poblenou estava envoltat per tots els cançons per vies de tren i passos a nivell. Ara també, però la majoria no es veuen perquè estan sota terra o deprimides.

Si fins aquí hem parlat dels transports en activa, ara farem un apunt dels transports en passiva. És a dir, els transports que només patim; les moltes i grans agències de transports que van envair el barri arran de la deslocalització de les indústries. Sempre hi havia hagut transportistes al Poblenou que feien el transport del vi del barri de la Plata, de les olives, de les feines al moll, però a partir dels anys seixanta —quan el Pla de la Ribera va encaterinar una

part dels industrials perquè traslladessin les seves fàbriques fora del barri i fer pisos en els solars resultants — es va convertir en un monocultiu. Finalment, el Pla de la Ribera no es va poder fer gràcies a l'oposició veïnal, que va ser la primera gran protesta urbana que es va organitzar al Poblenou i una de les primeres a Barcelona durant el franquisme. I en els solars que van deixar les fàbriques s'hi van instal·lar, sovint molt a precari, els camions.

El novembre del 1977 i segons un recompte que va fer Quatre Cantons, hi havia al barri més de 300 agències de transports. Tocava a una agència i mitja per cada illa de cases. Segons explicava aleshores Transcalit, l'associació patronal, l'Ajuntament va donar moltes facilitats —permisos per tallar arbres i fer guals, llicències d'obertura ràpides, etc. — perquè es traslladessin al Poblenou. En canvi, no es van donar gens de facilitats per anar a la Zona Franca, que és on volien traslladar-se els camioners. El Poblenou sempre va ser per als professionals del volant una mala solució i, per als veïns, una gran molèstia que no va començar a desaparèixer fins a mitjan anys noranta.

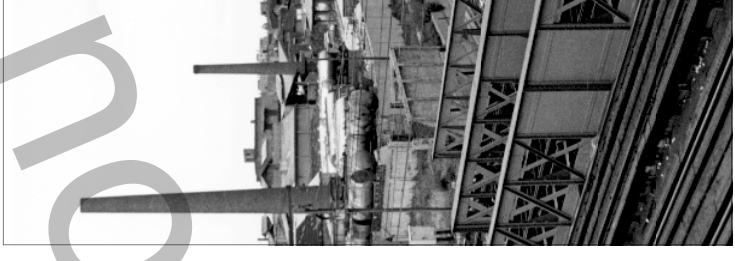
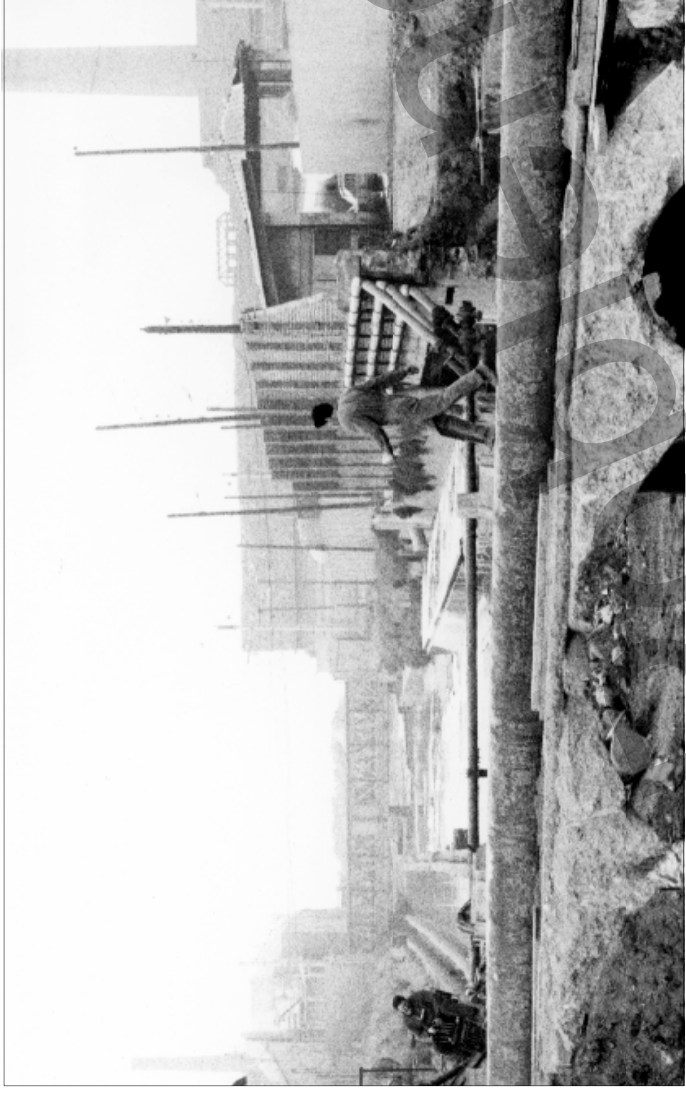
Fum de fàbrica

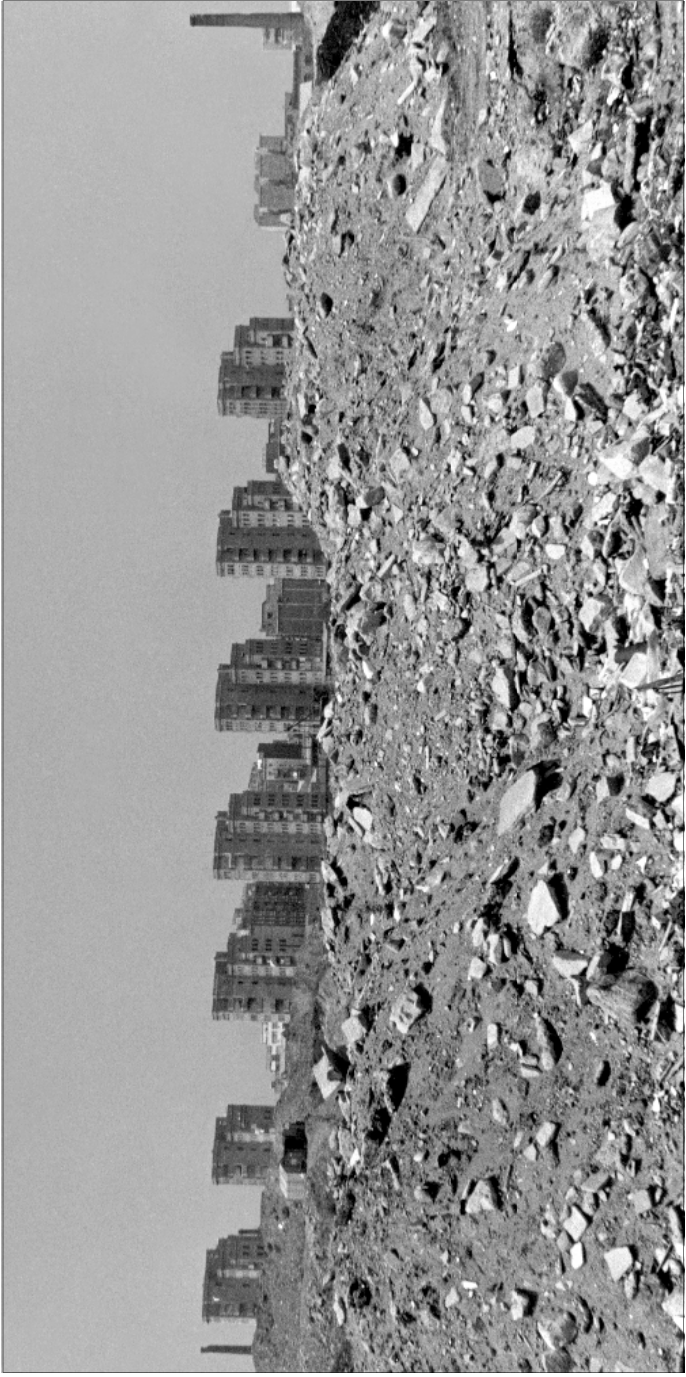
El tret més característic del Poblenou va ser durant més d'un segle l'activitat fabril. Però les fàbriques contaminaven l'aire i la imatge del Poblenou és encara per a molta gent la imatge del boirum, del fum, d'un barri que malvivía submergit en la boira de la contaminació. És cert que la vida a l'interior de les fàbriques va anar millorant gràcies a la pressió sindical, però del que passava xemeneia enfora semblava que no era responsabilitat de ningú. He trobat entre els papers del meu avi les denúncies

que els veïns del carrer de Catalunya van fer a principis dels anys vint contra l'empresa que després es va dir Massó i Carol i que a mitjan anys noranta es va convertir en els primers lofts de la ciutat. A Massó i Carol, anomenada popularment Ca l'Illa, feien productes químics i sempre a les hores del menjar, al migdia i al vespre, deixaven anar la «pudor». Tenien el detall d'avisar prèviament amb la sirena, i aleshores tothom sabia que calia tancar ràpidament portes i finestres. La fumera era blanca i densa i la ferum s'enganxava a les narius i a la roba.

El 1974, el laborator municipal va detectar al Poblenou concentracions mitjanes superiors als 300 micrograms d'anhidrid sulfurós per metre cúbic, la més alta de Barcelona. Aquest xifra col·locava el barri en la «situació de primera emergència», segons un paràmetre de qualitat de l'aire que el Govern de Madrid havia adoptat l'any anterior. D'acord amb el que es denomina la corba de Braser, estava comprovat que aquesta concentració provocava «efectes funcionals o lesions en el cos humà». La causa principal d'aquest mal aire era l'alta densitat industrial que patia el barri i que s'estimava en el 30 % sobre el total del sostre construït. La manca de zones verdes, la poca pluja i l'alta densitat de població empioraven el panorama.

El gener del 1975, la revista Quatre Cantons va publicar el rànking de la contaminació, considerant sobretot la perillositat i les molèsties. El primer lloc l'ocupava Fertrat, contra la qual es va organitzar una sonada protesta popular: finalment va tancar. La següent Catalana de Gas, Perfex, Dyssa Lecsca, Asfaltados Adelantado, Conesa, Masó i Carol, Papelera Godó, Titan, Almacén Butano, Francisco Nubiola, Metales y Platería Ribera, Vidriera





Vilella, Macosa, Torras Herrería y Construcciones, i Pinturas Famacolor. Cal dir que, llevat de casos aïllats i molt greus, la lluita urbana no va guanyar la guerra contra la contaminació. El problema només es va solucionar quan els empresaris van veure la possibilitat de fer negoci marxant del Poble nou s'havien revalorat molt els terrenys que ocupaven les seves fàbriques. Abans de fer aquest pas, molts van cremar les naus. I no és una frase feta: van calar foc real a les velles fàbriques per cobrar l'assegurança o per fugir de la fallida econòmica. L'incendi més sonat va ser el d'Iberia Radio del carrer de Lluïa, a més a més, van morir tres bombers durant les tasques d'extinció i es van haver de desallotjar ràpidament les dues finques on vivien treballadors de Can Ribera. El propietari, el famós Baldomero Gómez, va acabar a la presó.

Una platja que era un abocador

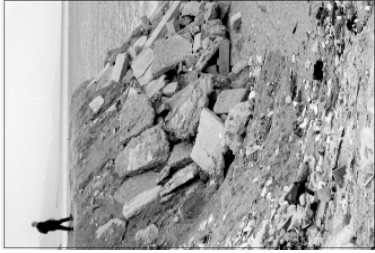
El millor regal que ha rebut mai el Poble nou de l'Arran dels Jocs Olímpics del 1992. Vint anys abans, les que havien estat les «platges més netes i amb la sorra més fina» s'havien convertit en un abocador on era impossible banyar-se. L'Ajuntament que va presidir l'alcalde Josep Maria de Porcioles va autoritzar que la platja de la Mar Bella s'utilitzés com a abocador de runa. La porqueria abocada, que potser al començament va ser runa i després s'hi llençava de tot, es va anar estenent com una taca d'oli cap a la Barceloneta i cap al Besòs. Les imatges que es conserven d'aquells anys donen fe d'aquesta situació, que és difícil d'explicar amb paraules per més literatura que hi poséssim. També es va organitzar una gimcana concurs a la platja per veure qui trobava la cosa més porca, la més poc

adequada per anar a parar a la sorra. Vaig tenir l'honor de ser del jurat d'aquella animalada i encara tinc basques quan recordo els objectes que vam haver d'avaluar.

Quan per exigències olímpiques va caldre recuperar la platja, el que va costar més va ser treure tota la porqueria i neutralitzar la que havia quedat en el subsòl de la sorra i de l'aigua. Els qui fan subministre encara troben ara restes de ciment armat. La platja, a més de ser un dels objectes de disseny del barri, portava altres problemes afegits: un, el de les barraques, i un altre, les inundacions. Als anys setanta encara existia el nucli barraquista del Camp de la Bota. A més a més, hi havia les 182 barraques de darrere del cementiri vell, que no van desaparèixer fins que van començar les obres olímpiques i es va eliminar la línia fèrria de la costa.

Les inundacions, un dels mals endèmics del barri, també va desaparèixer amb el mànnà olímpic. La capa freàtica va continuar pujant, el mar no es va moure d'on era i, a més a més, es va construir la muralla de la Ronda Litoral, però es va quintuplicar el col·lector del Bogatell i es va millorar tota la xarxa de clavegueram. I ara ja no salten les tapes de les clavegueres ni s'ofeguen nens com el meu amic del passatge Caminal, que va caure dins d'una d'aquestes trampes mortals i no en va sortir. Penso en ell cada vegada que he anat a una visita d'obres dels dipòsits pluvials que s'han fet els últims anys a Barcelona. Encara que volgués no el podria oblidar perquè el seu nebot, que és molt amic del meu fill petit i ve sovint a casa, ha heretat els seus ulls bellíssims.

MARIA FAVÀ COMPTA



del Poble nou