

UN BARRI ENTRE EL

La proposta per a la preservació del Centre Històric del Poblenou que va elaborar el Grup del Patrimoni Industrial del Fòrum Ribera del Besòs està fonamentada en un apèndix històric del qual la revista *Icària* ha resumit els paràgrafs més significatius.



Els orígens

enen un nucli històric propi i diferenciat. Junt amb el del Clot, són els dos centres històrics del segle XIX de l'actual districte de Sant Martí. Són els més antics si exceptuem el reduït nucli medieval (segle XV), primigeni de la vila de Sant Martí de Provençals, ara envoltat pel barri de la Verneda.

Al darrer terç del segle XVIII s'instal·len en les terres de la maresma de Sant Martí els primers «prats d'indianes», on gràcies a l'abundància d'aigua i d'espai es feia el blanqueig de les peces per tenyir i estampar a les fàbriques d'indianes. Els historiadors Nadal i Tafunell fan referència a un prat d'indianes, el 1783, a la Granota, i un altre, el 1808, en el paratge anomenat la *font de l'Alió*, a la dreta de la carretera reial de Sant Martí. La distància d'aquests «prats» a la ciutat i els horaris d'entrada i sortida dels portals barcelonins obligaven els treballadors a viure en el lloc de treball. Aquesta és amb tota probabilitat la raó dels nous assentaments no rurals que van anar poblant les terres del futur Poblenou.

«Des del 1843 s'està formant un barri al costat del cementiri», escrivia el futur ministre Laureà Figuerola, l'inventor de la pesseta, en un resum estadístic de Bar-

celona. Aquesta afirmació s'acceptà habitualment com a partida de naixement del Poblenou.

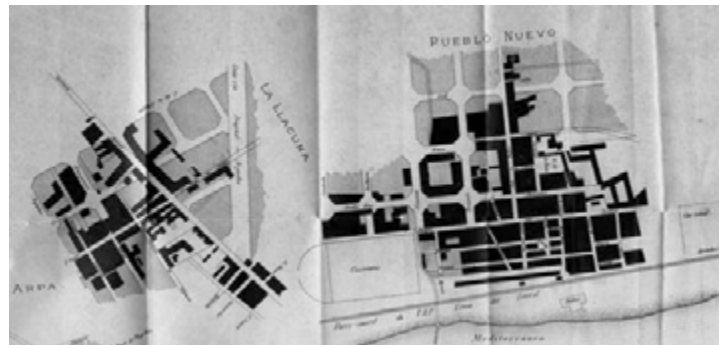
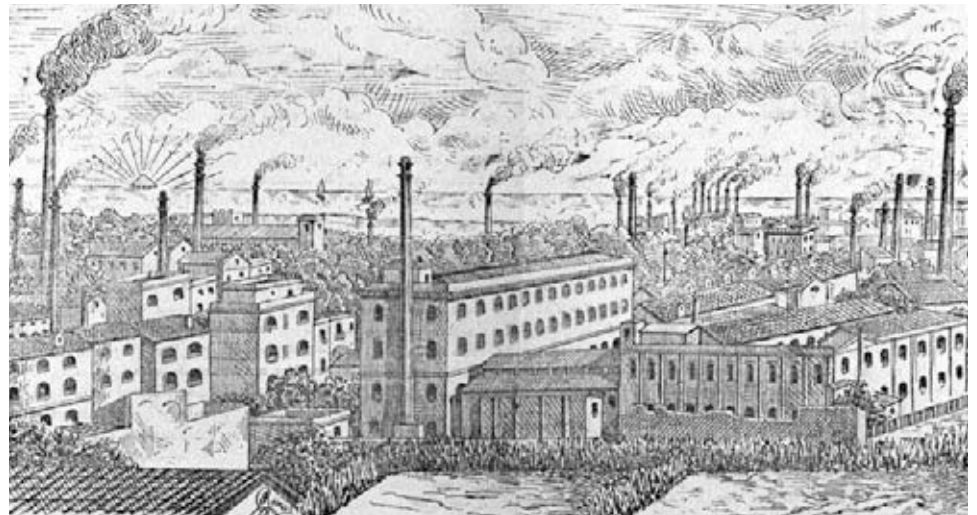
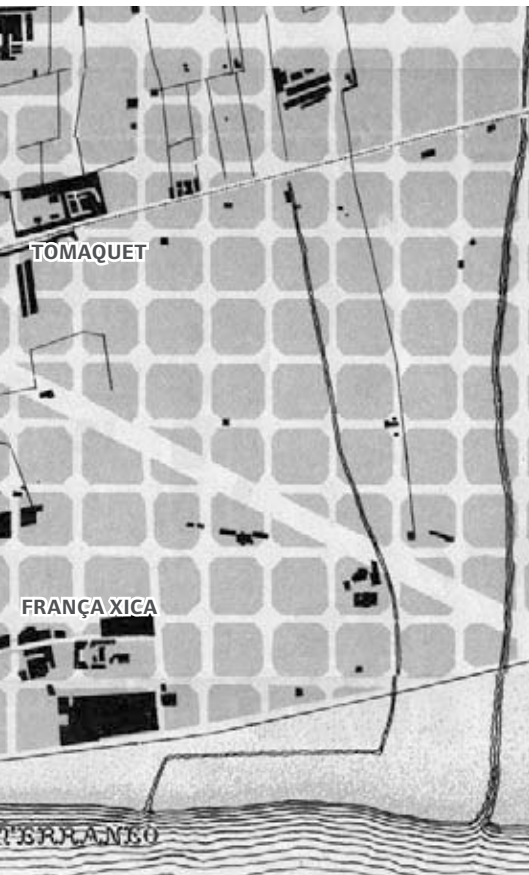
Els primers vestigis de l'assentament humà en aquesta zona del pla de Barcelona es troben en el nucli del Taulat, on s'instal·laren treballadors de les fàbriques que es van aixecar en aquelles terres a partir de meitat del segle XIX. L'esclat demogràfic de Sant Martí es produeix durant els tres o quatre darrers decennis del segle XIX, però el creixement més gran es va esdevenir a les barriades del Poblenou a cavall dels segles XIX i XX.

A la guia de Josep Sunyol del 1888 es distingia entre el barri de la Llacuna, format al voltant de Pere IV i Almogàvers, i el del Poblenou, que ocupava el vell Taulat, Marià Aguiló i la Rambla. La Plata i Trullàs eren barriades amb entitat pròpia, igual que ho eren també la França Xica, el barri del Tomàquet o les barriades de barraques del Somorrostro o de Pequín.

La quadrícula de l'eixample es va estenent amb dificultat i a poc a poc fins al terme municipal de Sant Adrià, on l'ajuntament projectà, a finals dels anys cinquanta del segle XX, el barri nou del «Suroeste del Besòs».

El desenvolupament urbà del Poblenou va estretament lligat als protagonistes de la seva història, fonamentalment propietaris i empresaris industrials. La formació de nuclis que van adquirir identitat pròpia i fins i tot toponímica respon a assentaments urbans entorn de fàbriques, infraestructures o altres activitats: la Plata, el Cementiri, Trullàs, la França Xica, el Taulat, Icària... Al segle XIX, la iniciativa de parcel·lació i urbanització va partir sovint de promotors privats. Força empresaris i industrials posaren els seus cognoms a carrers i passatges promoguts a les seves propietats, fet que queda patent sobretot entorn de Marià Aguiló: Cantí, Ferrer i Vidal, Saladrigas, Bori, Casamitjana, Piqué, Masoliver... La permanència en el temps d'aquests noms i dels referents característics del Poblenou com ara Can Felipa, Les Culleres, Can Girona, els Quatre Cantons, la plaça de la Unió (el mercat), etc., són la mesura d'una xarxa local de relacions que s'articulà per mitjà de l'associacionisme obrerista i radical primer, cultural i recreatiu després, i també cooperatiu i parroquial a mitjan segle XX. Aquestes relacions retenen i cohesionen un sentiment identitari que perdura encara avui, sobretot entorn dels

CEMENTIRI I LES FÀBRIQUES



Els fums de les xemeneies del «Manchester Català». Il·lustració apareguda en la publicació *El Pueblo Martinense*, 24 de setembre de 1879.

A la guia de Josep Sunyol del 1888 es distingia entre el barri de la Llacuna i el Poble Nou.

nuclis urbans històrics.

Les barriades i els habitatges

La construcció d'habitatges sobre la trama de Cerdà del Poblenou es va fent a prop de les fàbriques i va omplint els espais lliures entre aquestes fàbriques. Els nuclis de cases que es construïren per als treballadors que es desplaçaven de zones rurals de Catalunya i d'altres indrets d'Espanya per anar a treballar en les nombroses indústries del Poblenou creixen al voltant de l'eix principal de Marià Aguiló, durant el segle XIX, però també entorn del barri de la Plata i de Trullàs i, entrat el segle XX, també al voltant de la França Xica i de Pere IV.

Cap al 1920, els habitatges es concentren al voltant de quatre nuclis de diferent grandària i entitat, però consolidats en el territori, cosa que confereix uns trets diferencials de barriada: el nucli antic central sobre els eixos de Taulat, Marià Aguiló i la Rambla; el barri de la Plata al llarg de Taulat i de l'actual carrer del Doctor Trueta fins al Bogatell; el nucli de Trullàs a ponent, entre la Llacuna i Pere IV, i, finalment, al llarg dels carrers de Tortellà i Pellaires, la barriada de la França Xica. Hi ha diferents moments de creixement fort de població: un va ser als

anys seixanta i setanta del segle XX, quan la construcció de nous habitatges es desplaça cap al nord de Marià Aguiló, entre aquest carrer i el de Bac de Roda, com també des de Pallars fins a Trueta.

El Cementiri Vell

Al voltant del carrer del Taulat i sobre els traçats del carrer de Sant Pere, avui Marià Aguiló, i de la carretera de Mataró, s'edificaren les primeres cases cap al 1855. El passeig del Taulat unia aquell nucli primigeni de casetes amb el passeig del Cementiri, vorejant-lo pel costat de ponent. El Cementiri de l'Est, construït el 1775, va ser el primer element estructurador. En el *Plànol militar dels contorns de Barcelona* (1808) es pot veure l'existència del primer nucli del cementiri abans que apareguessin les primeres cases al llarg del passeig del Taulat. El 1818, la ciutat obrí un passeig per comunicar el portal de Mar —la porta de sortida de les muralles pel pla de Palau— amb el cementiri, vorejant la zona militar de la Ciutadella i seguint el camí popularment conegut com a camí o carretera del Cementiri. En el seu pla d'ordenació metropolitana, Ildefons Cerdà va traçar sobre aquella via l'avinguda d'Ícaria, nom que es va recuperar després

del parèntesi del franquisme, en què es va anomenar «avenida Capitán López Varela». Tant el cementiri com el camí que hi portava ja eren legalment terrenys municipals de Barcelona des del 1848, abans de l'annexió de tot Sant Martí.

El Cementiri de l'Est va ser el primer cementiri de nova planta construït a l'Estat gràcies a la iniciativa del bisbe Josep Climent i la determinació de les autoritats, que influenciades pel pensament il·lustrat i l'esperit reformador de l'època s'anticiparen a la legislació espanyola sobre cementiris de l'11 de juny de 1786, que n'ordenava la construcció en llocs allunyats dels nuclis habitats. Es tracta, doncs, de la primera infraestructura de la Barcelona que començava a colonitzar les terres ermes de la marina de Sant Martí.

L'existència del cementiri va jugar un paper rellevant en la conformació del nucli urbà del Poblenou. I el del Taulat va ser un dels carrers que estructuraven el nou barri i una de les vies de sortida de les mercaderies de les fàbriques del Poblenou cap a la zona del port a través de l'ampli passeig del Cementiri, després avinguda d'Ícaria. Foren moltes les indústries que aprofitaren aquesta facilitat de comunicació amb



Pas a nivell a l'avinguda d'Icària on s'encreuaven el ferrocarril i el tramvia.

Vista panoràmica del Poblenou al començament del segle XX, entre els carrers de Pujades i Pallars.

el port per instal·lar-se a la zona, com, per exemple, la fàbrica de Cànem dels Godó o multitud de fabricants d'aiguardents i magatzems de vins i boters. Sembla que els primers colonitzadors del barri de la Plata van venir de Terol i Castelló, i la majoria, d'una zona d'aquesta última província coneguda com el *barranco del Hambre*. El 1874, un tramvia unia el Poblenou amb el pla de Palau, i més endavant el va substituir el de la línia 36, amb final al passeig del Taulat cantonada amb Galcerán Marquet.

El barri del Cementiri i la Plata

A través de la seqüència de plànols s'observa el creixement de les parcel·les residencials que a partir del 1850 apareixen al llarg de l'esprimatxat eix de Marià Aguiló i de Taulat estenent-se cap al cementiri. La concentració parcel·lària adquireix densitat, juntament amb la també creixent implan-

tació industrial: el barri de la Plata. El 1890 estan ja formats els seus dos nuclis de cases principals: el passatge del General Bassols i els fronts dels carrers d'Àlaba i Àvila, tocant a l'avinguda d'Icària i el Bogatell, al costat de nombrosos magatzems de vi, fabricants d'aiguardents i fabricants de botes i bocois, com ara la coneguda empresa Can Guilera. La segona concentració d'habitatges apareix al llarg del carrer del Wad-ras, avui Doctor Trueta, sobretot en el tram comprès entre Independència, avui Badajoz, i Catalunya, ara Ciutat de Granada, en una zona colonitzada per les grans farineres de Can Gili, l'empresa agrícola de l'Ebre, els fabricants de gel de La Siberia i els del Gremi del Peix. La major part de les parcel·les foren edificades entre els anys seixanta i noranta del segle XIX, la qual cosa explica la seva ja perfecta incorporació dins la geometria ortogonal de l'eixample de Cerdà (1860).

Una aproximació a la cronologia constructiva del sector del barri de la Plata, realitzada a partir de les dades del cadastre i d'altres fonts consultades, permet concloure que de l'actual parc immobiliari

d'habitatge, almenys el 80 % és anterior al 1900, si es pren el nucli central de la Plata. El 70 % de les parcel·les foren construïdes abans del 1910, si es pren l'àmbit més ampli prop del cementiri. Aquesta constatació es ratifica també a partir de l'anàlisi de la tipologia de les construccions. Els habitatges responen en la seva major part a construccions fetes sobre parcel·les de petita dimensió, amb planta baixa gairebé sempre industrial i una, dues o tres plantes edificades. Les façanes són austeres, com correspon a habitatges modestos per a treballadors.

La barriada de Trullàs

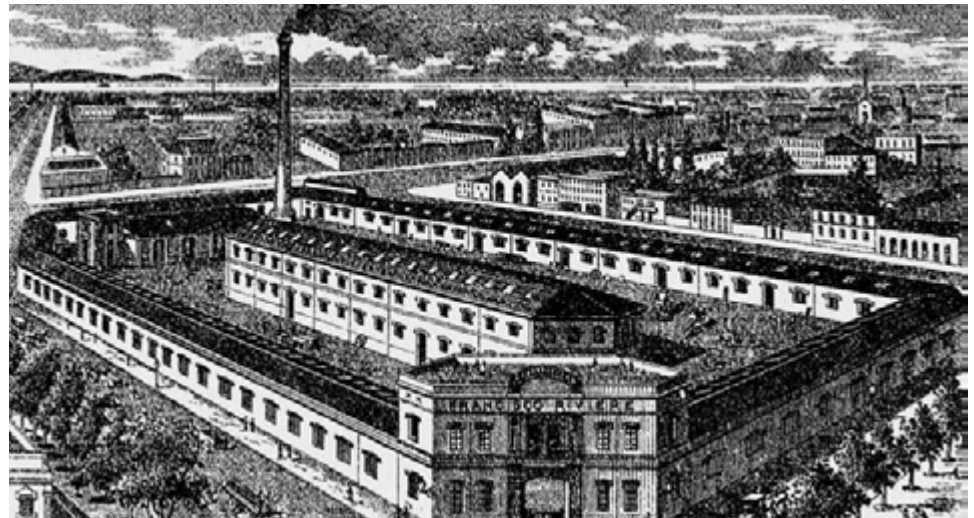
El 1871, tal com mostra el plànol *L'antic municipi de Sant Martí* que va dibuixar Pedro Moreno Ramírez, es va formar un nucli d'habitatges al voltant de Pere IV i cap a l'actual carrer de Pujades, en una zona de pastura coneguda com el *camp de les Vaques*, on hi havia algunes finques agrícoles. El parcel·lari reflecteix la inclinació en diagonal dels horts, els camins i les sèquies, sobretot en els terrenys dels propietaris Agustí Iglesias i Francesc Trullàs, que han donat lloc als actuals passatges d'Iglesias i de Trullàs. El segon propietari és el que dona nom al conjunt del barri.

Aquest nucli s'expandeix a partir del 1860, aprovat ja el pla Cerdà, d'acord amb la normativa urbanística de l'eixample i seguint l'alineació del carrer de Pujades —des del camí del Pont de les Vaques, a tocar de la Llacuna, en direcció ponent fins al límit amb el terme municipal de Barcelona. Durant la dècada dels anys vuitanta del segle XIX hi ha moltes sol·licituds d'obres per construir al carrer de Pujades, al de Ciutat de Granada, al passatge Masoliver... Algunes traces rurals com ara el camí del Pont de les Vaques van condicionar la urbanització singular del passatge del Caminal, o la capriciosa forma de la parcel·la de la fàbrica La Favorita, amb front a l'actual carrer de Roc Boronat.

Al carrer de Pujades es construeixen magatzems, quadres i fàbriques, com ara la de l'empresa de pasta alimentària Magín Quer. També les grans indústries com és ara les metal·lúrgiques Rivièra (1885) i Torras Herrerías, coneguda com a Can Torras dels Ferros (1878), es van instal·lar a la barriada. A finals del segle XIX, la barriada de Can Trullàs havia agafat prou volada per celebrar la seva pròpia festa major.

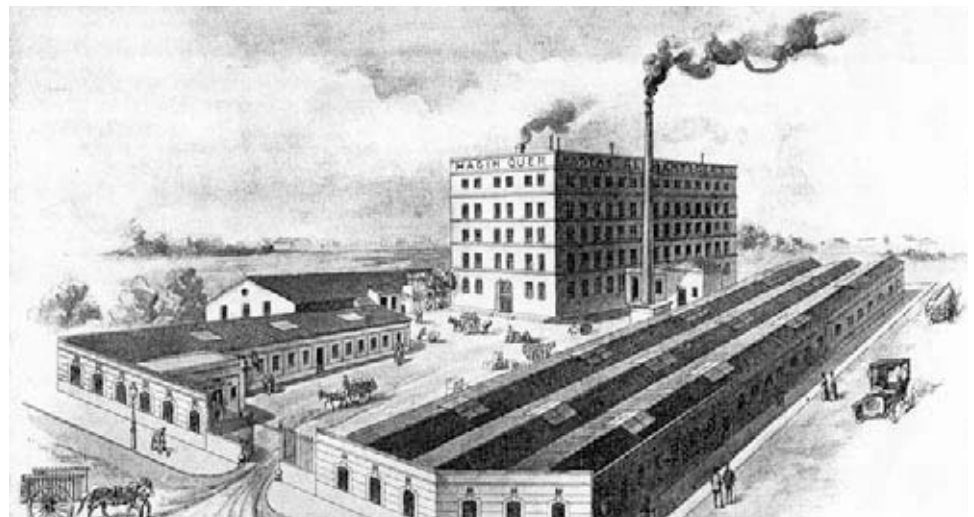
El Taulat

El creixement del barri del Taulat, partint de les terres més properes al mar, s'estengué direcció muntanya al voltant dels camins rurals com ara el camí Antic de València o camí de la Marina. L'activitat de les fàbriques va anar dessecant les lla-



cunes i els aiguamolls abundants a la zona. La concentració urbana més important s'estructurà entorn de dos eixos principals: la carretera de Mataró i el carrer de Sant Pere, avui Marià Aguiló, que era el camí natural de comunicació entre els dos barris. La carretera de Mataró, ara Pere IV, connectava el Poblenou amb el centre de Barcelona i amb les ciutats del Barcelonès nord i el Maresme. Per la seva condició de zona de pas, va aglutinar al llarg del seu recorregut un gran nombre d'indústries i esdevingué ruta de transport de mercaderies, ja que era pràcticament l'única via que permetia creuar Sant Martí. Amb el temps, els carruatges van ser substituïts pel tramvia, la companyia dels quals hi instal·là les cotxeres.

Les fàbriques, que sovint ocupaven grans superfícies de terreny, dificultaven l'obertura dels carrers de l'Eixample barceloní. Ni els propietaris de solars ni l'autoritat municipal de Sant Martí no van afavorir la consolidació del patró urbanístic de Cerdà. Les grans fàbriques com ara Can Felipa, Les Culleres o Can Saladrigas van tallar carrers durant dècades i això va dificultar la consolidació de l'eixample projectat per Cerdà. En canvi, la major part dels nous habitatges

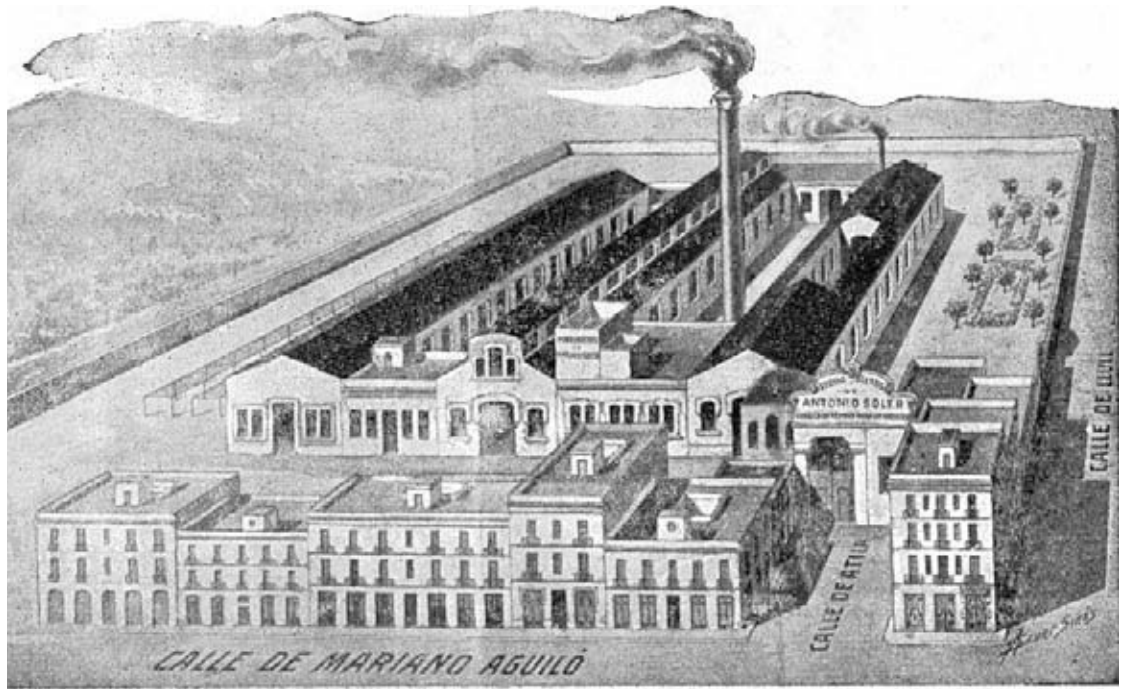
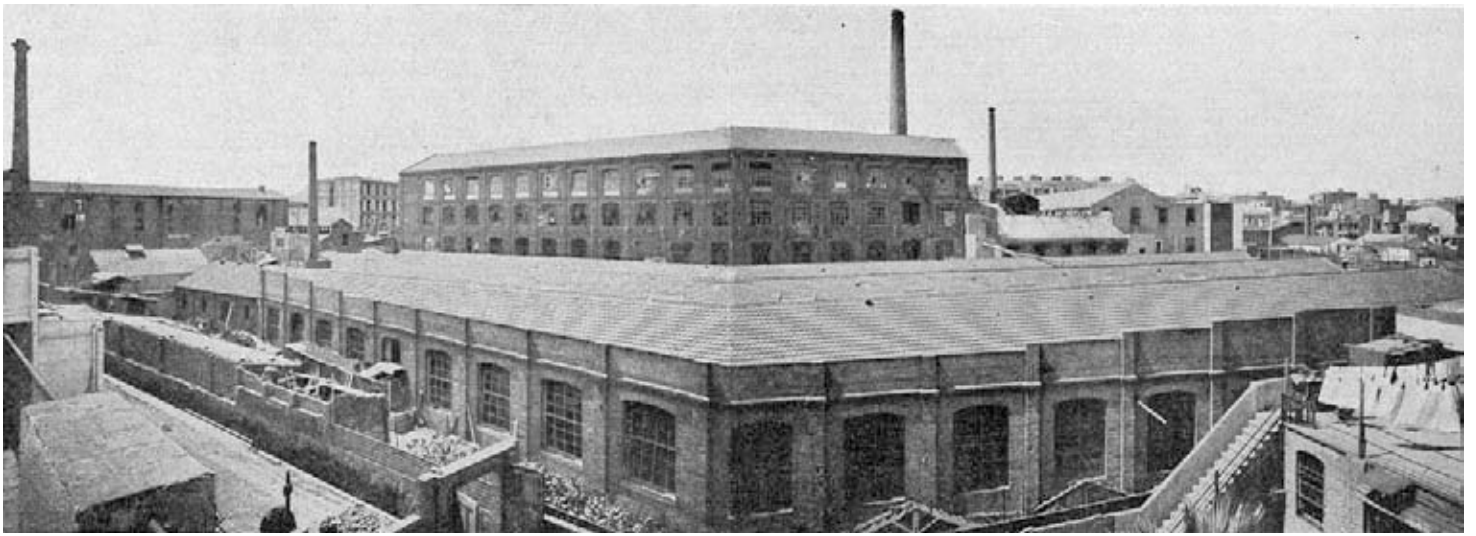


construïts després del 1860 van respectar l'alineació dels traçats previstos, i és per això que bona part d'aquest teixit urbà històric es troba ja integrat en el planejament quadrangular del Pla general metropolità. La crisi econòmica dels anys setanta del segle xx va fer que moltes fàbriques del Poblenou marxessin a altres municipis. Va ser el cas de l'empresa Càtex, de la família Vilà, l'antiga Can Felipa, i també de la foneria de Can Torras. Ambdues van alliberar

El carrer del Taulat a començaments del segle xx era el més important del barri.

La fàbrica de Francisco Rivièrre en un dibuix del 1903.

La fàbrica de pasta Magí Quer situada al carrer de Pujades en una il·lustració de finals del segle XIX.



Dues imatges de Can Saladrígues: a dalt, panoràmica de la fàbrica que tallava el carrer de Bilbao, i a baix, la façana del carrer del Joncar. Al costat, la fàbrica d'Antonio Soler amb entrada des del carrer d'Atila, avui Ebre.

les vies que bloquejaven.

El carrer de Marià Aguiló

El carrer de Marià Aguiló, que abans de l'agregació del 1897 s'anomenava carrer de Sant Pere i que continuava a partir de la carretera de Mataró amb el nom de carrer de Sant Joan de Malta, comunicava, a partir del 1854, el Clot i el Poblenou, els dos nuclis urbans més grans de Sant Martí. Era una de les rutes principals dels treballadors que, travessant camps i horts, accedien a trenc d'alba a les fàbriques i a la vesprada tornaven a casa.

El caràcter eminentment comercial i residencial de l'actual carrer de Marià Aguiló no ha estat sempre igual. En el seu origen, en començar la segona meitat del segle XIX, el carrer era ple de fàbriques. Una de les més importants va ser Can Saladrígues (1858), i també la de la família Cantí, un dels membres de la qual, Pere Cantí, va arribar a ser alcalde de Sant Martí. La fàbrica de blanqueig dels Saladrígues Freixa ocu-

pava una important façana del que llavors era el carrer principal del Poblenou, però, després d'un incendi que destruï completament les instal·lacions (1883), el consistori de Sant Martí obligà a reconstruir la fàbrica en un nou emplaçament, al carrer del Joncar, conegut com el *carrer dels gitanos*, per permetre l'obertura del carrer de Lluç. Els Saladrígues van construir habitatges per als treballadors al llarg de Joncar, a continuació de les noves naus industrials, i també al carrer de Marià Aguiló. Es tracta d'una tipologia d'habitatges que avui caracteritzen aquest carrer i que recorden la petjada que deixà aquella empresa, de la qual es mantenen encara unes naus convertides durant la primera dècada del segle XXI en una biblioteca i un casal d'avis.

L'altre extrem de Marià Aguiló, a la cruïlla amb la carretera de Mataró, esdevingué una zona de molta centralitat i renom al Poblenou, els Quatre Cantons, fonamentalment perquè era una zona de pas. L'anada i vinguda a les fàbriques i la circulació de

les mercaderies i dels transports urbans per Pere IV conferiren caràcter a l'indret, que esdevingué lloc de referència, com demostra l'edifici singular anomenat Gurugú, per les seves grans dimensions i l'expressivitat de les façanes. Als Quatre Cantons hi havia la cooperativa de consum Pau i Justícia, botigues importants com ara la sastreria La Africana o l'empresa familiar de licors de Can Guixer. També hi passava la Catalana, que des del 1921 unia els barris del Poblenou i el Clot, que tenia les cotxeres just a la cantonada de Pere IV amb Marià Aguiló. La importància que adquirí aquella cruïlla queda palesa en el nom de la revista *Quatre Cantons*, una de les publicacions més importants que ha tingut el barri (entre el 1963 i el 1990, en tres èpoques).

La carretera de Mataró

L'eix de Pere IV és una de les primeres zones que es van poblar, sobretot per la instal·lació de grans fàbriques com ara Framis, Ricart, Casas i Jover, Jonhston Shields

La cantonada del carrer de Marià Aguiló amb Pujades a començaments del segle XX.



Imatge de l'encreuament de Pere IV amb el carrer de Pallars.



y Cía. (La Escocesa), i amb nuclis d'habitatge a la zona central (carrer de Recaredo, Puigmal...), i a ponent, a la barriada de Trullàs.

La *carretera*, com s'ha conegut aquest carrer fins ben entrada la segona meitat del segle XX, constituïa gairebé l'única via d'accés al centre de la ciutat fins als anys setanta del segle XX. La carretera ha jugat un paper clau i de centre en moltes de les facècies històriques del barri. Va aixoplugar al seu voltant les grans fàbriques i va esdevenir camí de pas obligat per accedir-hi. També ha vist passar bona part de les mercaderies que entraven i sortien de la ciutat procedents o amb destinació a les viles del Maresme i el Barcelonès nord. Va ser testimoni de les revoltes polítiques, obreres i socials i va acollir alguns referents històrics com ara les cooperatives La Flor de Maig i Pau i Justícia, l'Ateneu Colón, el Sagrat Cor... Com la major part de les carreteres del país ha generat un paisatge multicolor que recorda el passat i el present. La caracterís-

tica trama de Pere IV és fruit de l'acumulació desordenada d'estructures urbanes, sempre transitòries.

JOSÉ VILA SOLER



Blancos, estampados, linte y aprestos de piezas de algodón
 FÁBRICA: San Pedro, núm. 11, de SAN MARTÍN DE PONSASSALS
 DESPACHO: Alta San Pedro, 2, BARCELONA



La fàbrica d'Andrés Figueres al camí Antic de València, un dels carrers amb més història del barri.

L'indret conegut com els Quatre Cantons.

El carrer de Pere IV —conegut popularment com la *carretera*.

Un cotxe òmnibus de la línia Clot – Mar Bella el 1916.

Un autobús circulant per la carretera de Mataró a la zona coneguda com els Burots.