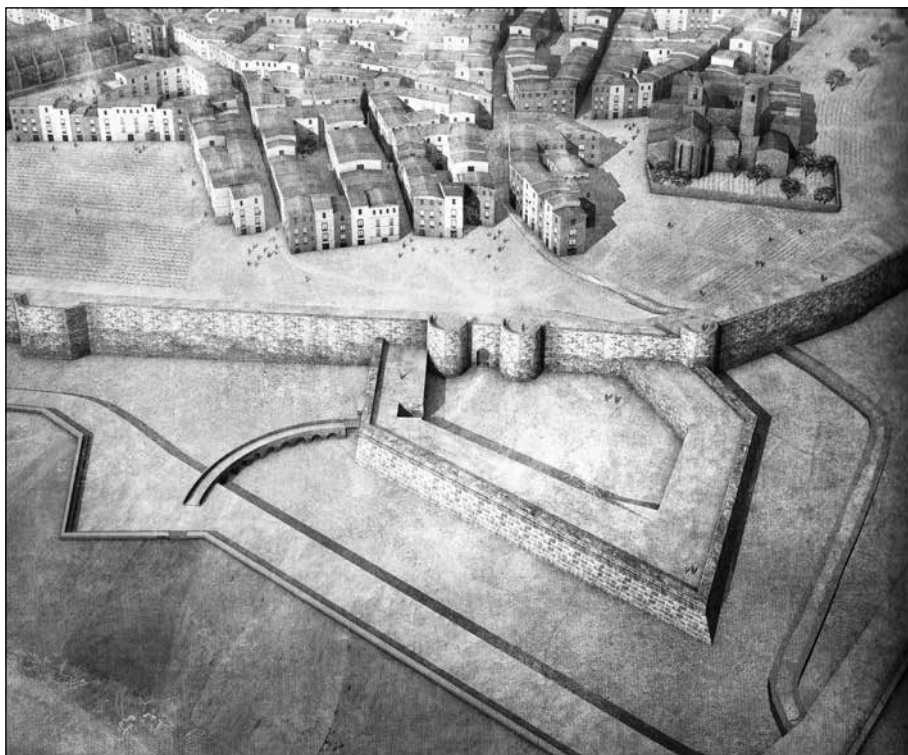


El camí antic de Barcelona a Horta

Carlota Giménez

Horta distava uns 6 quilòmetres de la Barcelona emmurallada i això representava una distància allunyada, perquè fins ben entrat el segle XX les comunicacions eren molt deficientes. El camí d'Horta, malgrat ser poc transitable era l'únic que directament venia de la ciutat. Sortia del portal Nou de la muralla barcelonina, i durant segles travessava camps, masies i petits nuclis de població fins arribar al reduït nucli urbà del municipi de Sant Joan d'Horta. La toponímia dels carrers on estava ubicada aquesta porta de la ciutat Comtal testimonien on era. Molt a prop de l'Arc del Triomf, on comença el carrer del Comerç, hi ha els petits carrers de Davant del Portal Nou i del Portal Nou.

Aquest portal tenia al davant una esplanada (on avui hi ha l'Arc de Triomf) que era origen de camins i el pas de la riera d'en Malla i del Rec Comtal, que entrava a la ciutat. Era porta d'entrada a la ciutat en època romana quan els carrers Carders, Corders i Bòria eren la via per la qual s'entrava a Bàrcino per la *porta principalis*



Porta i baluard del portal Nou, 1714.

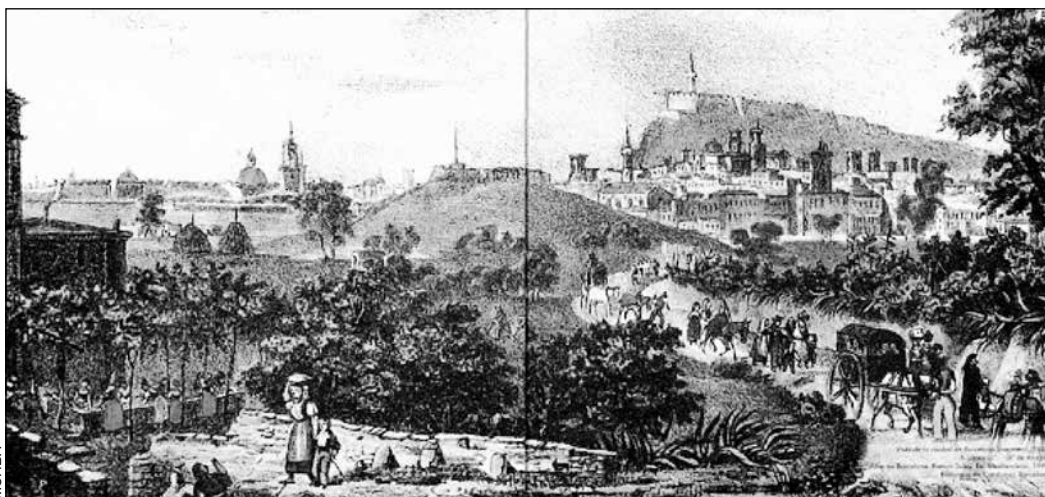
EL SETGE DE BARCELONA, GUILLEM H. PONGILUPPI, F. XAVIER HERNÁNDEZ CARDONA, ANGLE EDITORIAL, BARCELONA, 2012

El camí d'Horta, malgrat ser poc transitable, era l'únic que directament venia de la ciutat. Sortia del portal Nou

sinistra (porta septentrional) de l'antiga muralla en el *cardo maximus* de la ciutat, on avui hi ha la plaça de l'Àngel (dita molt antigament de Mercadal, per l'antic mercat establert en el segle IX). Aquest camí va ser després camí medieval, d'on arrencaven, a més a més del camí d'Horta, dues carreteres reials, la de França per Mataró i la de Ribes per Sant Andreu de Palomar i Vic.

Molt a prop de l'inici del camí, en l'actual mançana de cases dels carrers Ali Bei, Roger de Flor, Nàpols i Ausiàs Marc queda encara un vestigi del l'antic camí que creua en diagonal aquesta mançana. Un antic mur i un rètol ho recorden. Una mica més amunt, el camí passava pel pont de les Bigues, en el punt del carrer Sicília entre la Gran Via i el carrer Casp, que passava per sobre del Rec Comtal. En aquest lloc s'entrava al terme municipal de Sant Martí de Provençals.

Ben a la vora, prop de la carretera de Ribes on avui hi ha els carrers de Marina, Ali Bei i Lepant, es trobava el fort Pius

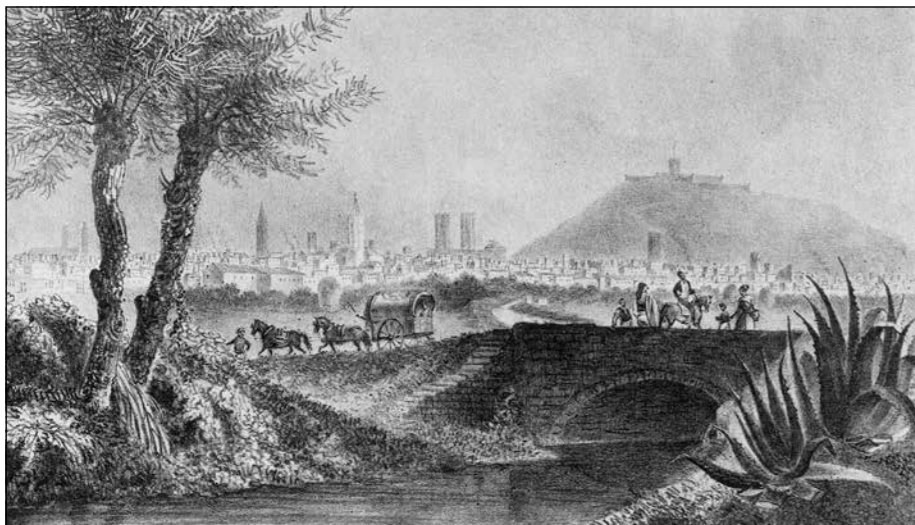


Camí d'Horta. Al mig de la imatge, el fort Pienc. Fragment d'un gravat del segle XVIII

o Pienc, construït per ordre de Felip V, el 1719. Juntament amb al fort de Don Carlos, a la zona marítima, reforçaven les defenses exteriors per una possible invasió a Barcelona per protegir la fortalesa de la Ciutadella; alhora que controlaven la població i la circulació de les entrades a la ciutat, camí d'Horta i la carretera de Ribes, que anava al Vallès i a Vic, i la carretera de França. El 1968 es van descobrir uns murs pertanyents al fort, a la Gran Via cantonada carrer Lepant.

En l'indret de creuament dels carrers

Consell de Cent, Marina, Diagonal i l'antic camí dels Enamorats, provinent del Clot, sembla que cal situar-hi la primera creu de terme, anomenada del *portal Nou*, construïda el 1343. També es va anomenar creu de *Sant Francesc* perquè allà a la vora hi havia el convent de Sant Francesc de Paula dels frares mínims. "...Su emplazamiento debió ser en la vecindad del grupo escolar Ramón Llull, el entronque de la Diagonal con la calle del Emperador Carlos I [Marina]. En las inmediaciones de este paraje, donde todavía se observa



ICGC (ref. RM. 94)

Pont de les Bigues

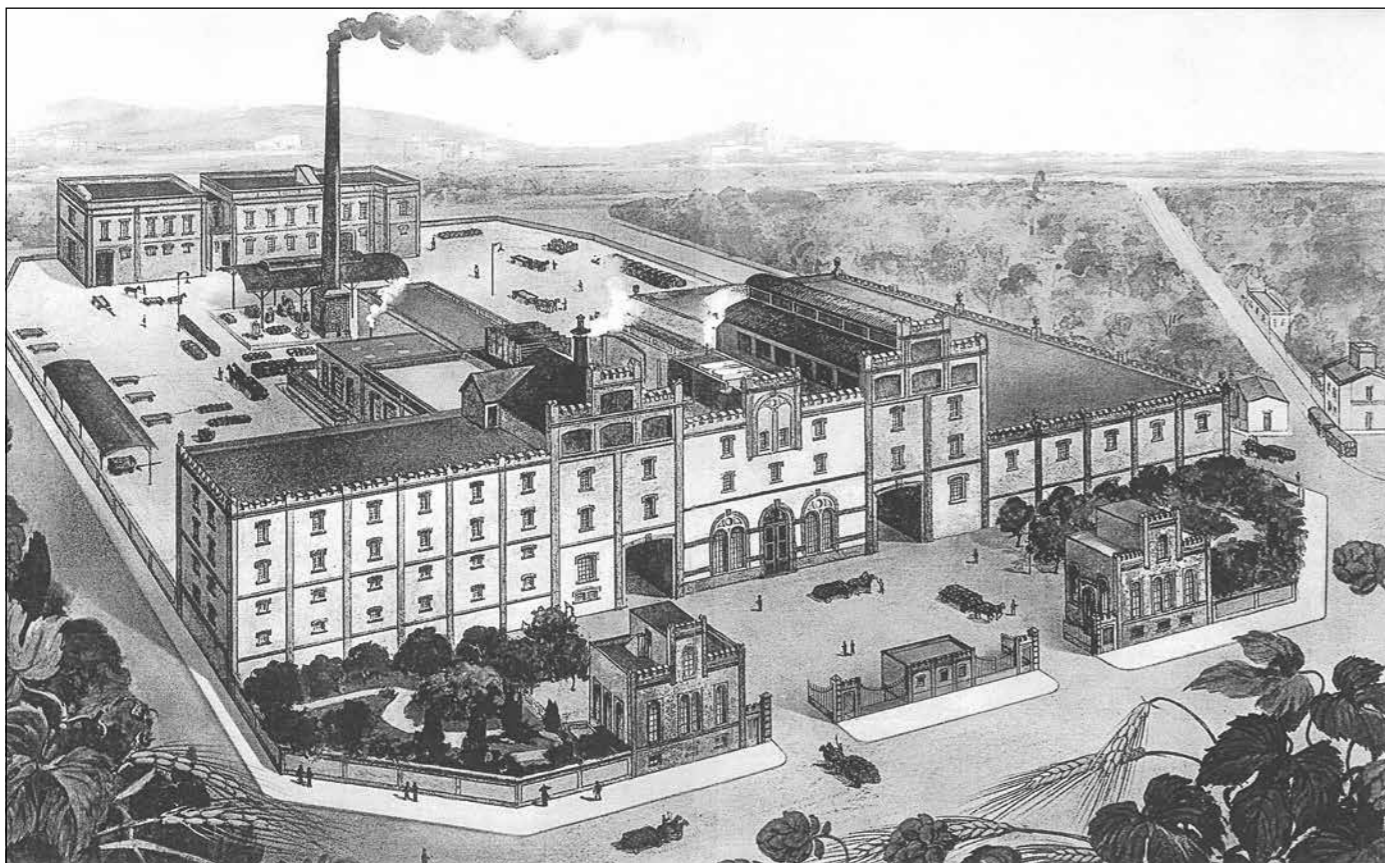
un levantamiento del terreno, debió estar el Coll de la Celada, que tan repetidamente aparece en la antigua toponimia de la ciudad y que dió nombre a la cruz de que tratamos” (Barcelona. Divulgación Histórica. Tomo IV, Barcelona, 1947). La partida de la Celada ocupava l’espai entre la ciutat de Barcelona i l’inici del terme de Sant Martí de Provençals. Prova que aquest camí era de trànsit important és que es va anar substituint la creu quan es deteriorava o trencava i en estar uns anys sense creu, els consellers de la ciutat a finals del XV varen deixar escrit: “com en temps passats, per servey e honor de nostre senyor Déu la Ciutat hagués feta e construïda una bella creu en lo camí fora lo Portal Nou ahont es

ab antic acostumat star semblant senyal, e après, per tempestad de temps, aquella fonch derrocada e trocejada, en tant que ha stat molt sens creu lo dit loch, de que tots los que passaven staven meravellats que una ciutat tal como aquesta comportés star axí sens no tornar aquella” (Barcelona. Divulgación Histórica. Tomo IV, Barcelona, 1947). El pas del temps, el poc manteniment, els atacs i setges a Barcelona, varen anar malmetent les diverses creus de terme d’aquell lloc clau i successivament van anar substituint-les. Sobre el camí dels Enamorats: “Antiguo camino que de Barcelona se dirigia a San Andrés de Palomar. Se conocia tambien por el Camí de Dalt y por el Camí del Pont de les Bigues. Hoy

subsiste en el trozo comprendido desde la calle de Lepanto a la de Rogent, pasando por algo más al norte de la Acequia Condal. Junto al Camí dels Enamorats existía el barrio del Puente, aproximadamente en la manzana de las calles de la Independencia, Aragón, Consejo de Ciento y Dos de Mayo...” (p. 156, Huerto y Viñedo de Barcelona, Pedro J. Bassegoda Musté, 1971).

A partir d’aquí s’abocaven al camí les aigües dels torrents de Delemús, que baixava pel carrer de Sardanya; el de Lligalbé (del Notari o de Casanovas); el de Milans, que baixava pel carrer Cartagena (aproximadament); el traçat del passatge de Vilaret, que va del carrer de Provença al de València entre Castillejos i Cartagena, és un vestigi del torrent de Milans. El torrent d’en Mèlic baixava per can Planàs (actual centre cívic del Guinardó), continuava pel carrer Sant Quintí i creuava el camí d’Horta en el tram per on passava pel carrer Freser, per seguir carrer Rogent o camí del Clot avall fins al Bogatell. Tots els torrents provenien del vessant del turó de la Rovira; per això no és d’estranyar que amb tanta aigua que hi anava a parar la major part de l’any es feia difícil transitar-hi.

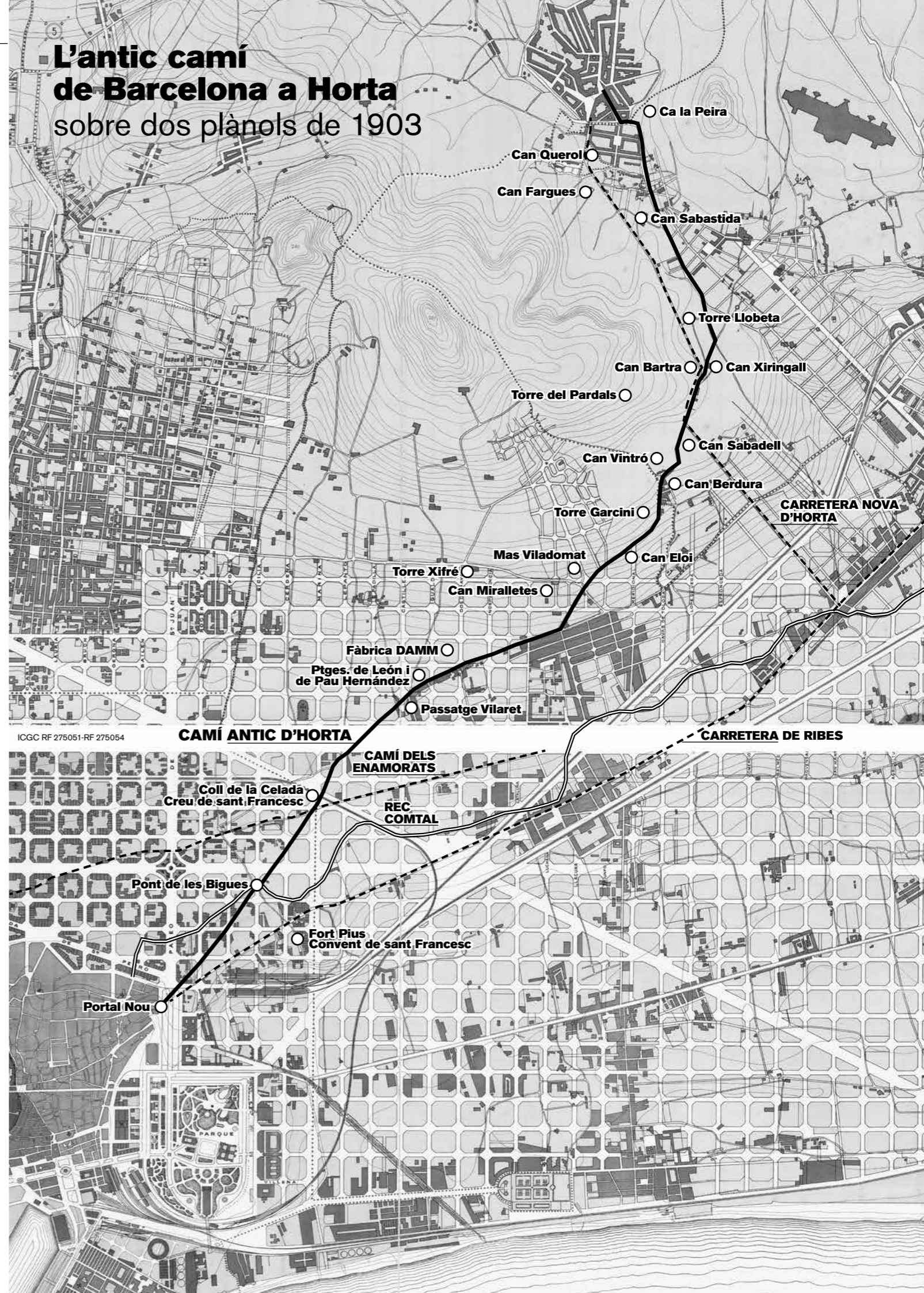
Seguint el camí, al mig de l’illa actual de cases dels carrers de Provença, Castillejos, Rosselló i Cartagena es troben unes casetes baixes en un paisatge urbà aturat en el temps. Són els passatges de León i el de Pau Hernández. El camí d’Horta anava paral·lel a aquest últim. Una mica més amunt, al carrer de Rosselló, 515, el 1905



Un dibuix de la fàbrica DAMM. A la dreta es pot veure el tramvia d’Horta enfilant el carrer de Freser

DOSSIER EN COMMEMORACIÓ 125 ANYS DAMM

L’antic camí de Barcelona a Horta sobre dos plànols de 1903



ICGC RF 275051-RF 275054

Exvot de la guerra del francès, 1808. A l'esquerra es veu la masia de can Ferrer, que s'alineava a l'antic camí d'Horta



ANTIC CAMP DE LA VILA EN HORTA CON LA CRUZ QUE ES DEL TERMINO DE S. MARTI DE PROVESSES, Nº 2. CASA LLAMA AL PARE, Nº 2. CASA LLAMA BERLA, Nº 2. CASA LLAMA DA SILELLA Nº 2. EL CAMÍ DE FRANÇA APAGAT NATURAL DE DICHOS S. MARTI DE PROVESSES Y HABITANTE EN HORTA Y FUE UN VERO FUERTE DEL TERRO DEL PUEBLO DE GRANDES Y PERISGIDO DE S. FRANCISCO DE CARRALLO DESDE LAS 5. MAS 7. FORTAS DE LA MONTAÑA SE SIDA O DE DICHS FRANCISCO DE CARRALLO MUY MILAGROSO POR

es va edificar la fàbrica Damm (abans La Bohemia) que durant molts anys va ser testimoni solitari del pas amunt i avall de carruatges, el tramvia i persones en un paisatge encara del tot despoblat. En la imatge es pot veure el camí amb un tramvia que anava cap a Horta.

El camí d'Horta continuava fins al Camp de l'Arpa. A partir de l'autorització de l'enderroc de les muralles de Barcelona el 1854, es va aixecar la prohibició d'edificar en l'anomenada *zona polèmica*. Cal recordar que Barcelona tenia prohibit construir fora muralles, a no menys de la distància on arribava un tret de canó, ja que era considerada zona militar arran de la derrota de 1714 per les tropes borbòniques. Desapareguda la prohibició van anar apareixent petites cases de caire rural a banda i banda del camí i algunes d'elles no tardarien en xocar amb la quadrícula de l'Eixample. El Camp de l'Arpa i el Clot, en són exemples. L'antic camí d'Horta va anar perdent el seu caràcter de via de comunicació a mesura que avançava la nova urbanització de carrers de l'Eixample. En alguns casos han quedat vestigis de passatges interiors en algunes illes (ja se n'ha donat algun exemple) i traces arquitectòniques de diferents alineacions de l'antic camí d'Horta i de petits passatges (zona per sota de l'Hospital de Sant Pau fins al carrer Rosselló).

Seguia el camí pel carrer de Freser, passant vora de can Xifré (Milans) fins on avui comença el passeig de Maragall, on el carrer de Freser continuava el seu camí cap a Sant Andreu de Palomar i per anar a Horta virava cap a muntanya, al peu del turó de la Rovira. Sembla que cal situar en aquesta cruïlla la segona creu de terme del camí, anomenada del *Garrofer*. En aquest punt, el "triangle de carrers" format per les antigues vies de: l'antic camí d'Horta, el carrer Freser (que anava a Sant Andreu) i la Travessera, secular via que travessava

tot el pla de Barcelona —travessera de les Corts i travessera de Gràcia— i que s'unia al carrer Freser en un dels vèrtexs d'aquest "triangle". En aquest punt existeix encara el vestigi urbanístic del passatge de la Travessera que va del passeig de Maragall al carrer Indústria. Aquest encontre de camins antics ha perdurat a través dels segles (només cal consultar la cartografia antiga i la trama urbana actual).

Continuava el camí passant prop de can Ferrer (situat on després seria el carrer

L'antic camí d'Horta va anar perdent el seu caràcter de via de comunicació a mesura que s'urbanitzava l'Eixample

Indústria), can Miralletes i can Viladomat, can Garcini (encara existent), can Eloi i agafant el carrer Garrotxa (tram antic del camí) passava pel costat de can Girapells i vorejava les masies de can Berdura, can Vintró, can Sabadell. La plaça de Maragall no existia en temps del camí d'Horta. Va ser quan es va construir el traçat del tramvia elèctric de Barcelona a Horta, inaugurat el 1901, que va caldre fer un canvi en el recorregut del camí per suavitzar el pendent del terreny i per això es van agafar terrenys de can Berdura, ben a la vora. En aquella zona es va urbanitzar la plaça.

Abans d'arribar a l'altra cruïlla de camins es trobava can Vintró, can Sabadell i la torre dels Pardals. I s'arribava on avui hi ha la zona anomenada els *Quinze*, on hi havia can Bartra i can Xirigall o Xiringoi. Era una zona de creuament de camins. A part del camí d'Horta també hi conflua el camí de Sant Iscle (avui avinguda dels Quinze) que anava a parar a Sant Iscle de les Feixes al vessant vallesà de la serra de Collserola. Hi passava també el camí que venia de la Sagrera (actual carrer de

Garcilaso) obert el 1870 i que al 1883 va servir per fer el recorregut del tramvia de vapor que venia de la Sagrera, en l'estació d'enllaç amb el tramvia que arribava de Barcelona, situada a l'inici del carrer Garcilaso en la confluència amb la carretera de Ribes; aquest camí després de confluir als Quinze amb els altres camins seguia per l'actual passeig de Maragall fins a la riera d'Horta (actuals carrer Tajo i Fulton). Aquest tram es va construir en una cota més elevada per salvar la riera d'Horta per fer-hi passar transport de cavalleries primer i després el tren de vapor.

L'antic camí d'Horta agafava un tros del camí de Sant Iscle i entrava a la riera d'Horta. Passava pel costat de la torre Llobeta, can Sabastida, can Fargues, can Querol i ca la Peira i arribava a la plaça Major (plaça de Santes Creus) i al carrer Major (carrer d'Horta) del municipi de Sant Joan d'Horta. Seguia el carrer Major (camí ral de Valldaura) i passada la població i saltant la serra de Collserola s'arribava a Cerdanyola del Vallès, .

El trànsit pel camí d'Horta

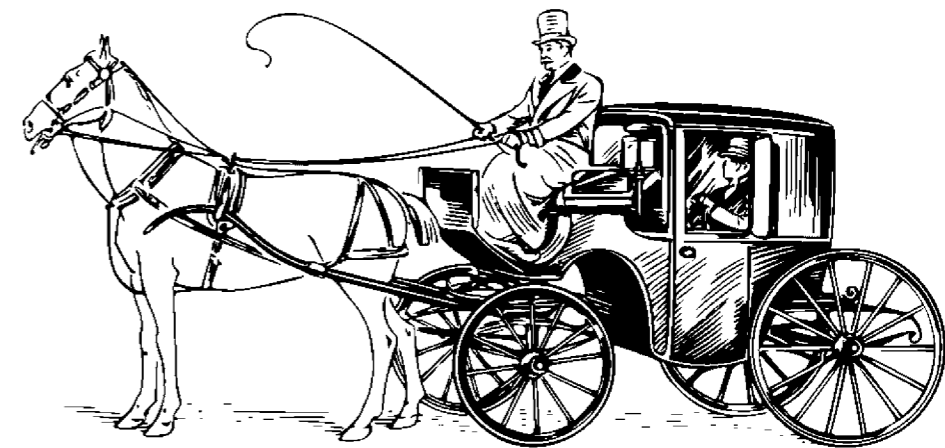
El camí d'Horta era transitat per persones i cavalleries des de ben antic. Qui més bé ha testimoniats com era aquest camí a les acaballes del segle XVIII és Rafael d'Amat i Cortada, baró de Maldà, en el seu *Calaix de sastre*.

Degut al seu continu anar i venir de Barcelona a can Sitjar el baró recorria contínuament el camí d'Horta. Vivia amb la seva família prop de la plaça del Pi i sortien amb la seva berlina del portal de l'Àngel cap el portal Nou d'on sortia el camí d'Horta, recorrent-lo en tot el seu traçat fins entrar un tros del camí de Sant Iscle i arribar a can Sitjar (on ara hi ha la plaça del Virrei Amat). En moltes ocasions descriu amb tot detall les dificultats que troba pel mal estat del camí i els inconvenients dels viatgers que sovint sur-

ten enfangats fins al capdamunt.

L'11 de desembre de 1798, tornant cap a Barcelona de la celebració del casament dels seus fills, el baró de Maldà diu: "...fugint tots nosaltres cap el Portal Nou i a fora, al camí directe al pont de les Bigues, ab tantes sopes que tot lo camí que anàvem emprenent era més brut que un marmitó, ab una paraula dic brutícia o porqueria ab tot aquell fangueig, aigua i roderes, no haventhi forma ni materia com a hom convenir baixar del cotxe per no quedar enfangat fins a mitja cama i, a llliscar, quedarse fet un babau per lo potiner. La berlina donava algun sotrac, i a certs passos anava un poc de tort..."

Les descripcions del baró donen molta informació de com era el camí i qui hi transitava. Era una via de comunicació de persones i de trànsit de mercaderies. Traginers amb els carros, mules i cavalls amunt i avall. Bugaderes a peu, que no podien pagar un traginer, carregades amb els farcells de roba. Carros que transportaven mercaderies... I viatgers que anaven amb tartana o birlotxo propis o llogats. El birlotxo era un cotxe amb un cavall, lleuger, de quatre rodes, obert pels costats sense portes ni coberta, usat



Berlina

<https://www.noticaballos.com/coches-de-caballos.html>



Galera catalana



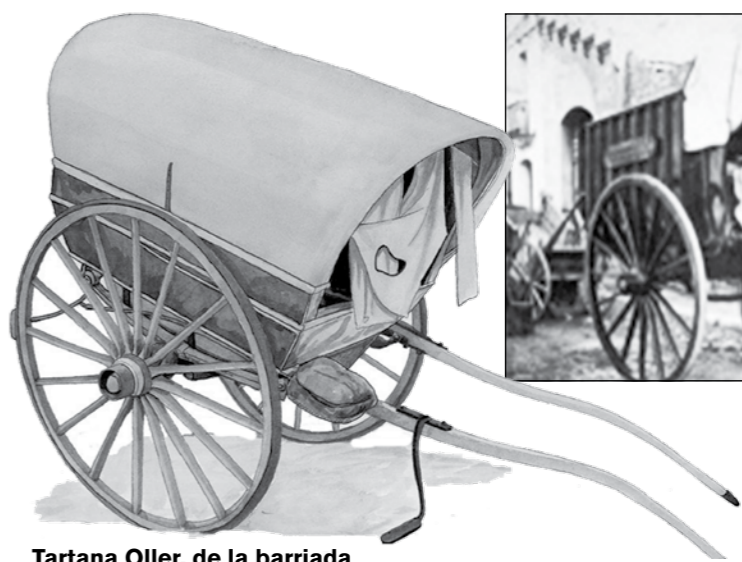
Diligència a la Rambla de Barcelona

pel transport urbà de passatgers.

El 1818 comença l'era del transport de viatgers amb diligències i galeres. A Barcelona va començar aquell any el primer servei de l'Estat espanyol amb el recorregut fins a València. Un any després va començar el servei fins a Madrid.

Les diligències cobrien trajectes llargs. Horta i d'altres pobles del Pla quedaven al marge d'aquests serveis, per la poca distància a recórrer i l'estat dels camins. Els habitants d'Horta havien d'anar a Sant Andreu de Palomar on podien agafar la diligència per anar al Vallès i la plana de Vic.

A partir de 1830 es va iniciar el servei públic de tartanes per comunicar els pobles del Pla amb Barcelona encara que no tenia cap regularitat en els horaris. La tartana va ser el vehicle més popular que



Tartana Oller, de la barriada de Fuirosos de Sant Celoni

DIBUIX DE CARLES PUCHE



Carro dels germans Llobet al carrer de Santa Màlia (Horta)

AMDHG

A la primera meitat del segle XX van aparèixer també els cotxes-òmnibus, de més capacitat de viatgers, que feien trajectes entre Barcelona i els pobles del voltant. Hi ha constància que el 1860 s'inicià la primera línia regular amb Horta amb parador al portal Nou del Barcelona. La galera era un cotxe de cavalls, el de més capacitat que hi havia a Catalunya. Fins i tot hi havia un model anomenat galera catalana.

Amb tot, els carros eren els vehicles tirats per cavalls més comuns entre la població eminentment rural del pla de Barcelona. Servien per transportar productes del camp i tota mena de mercaderia que calia tragar d'una banda a l'altra. Les bugaderes d'Horta i la Clota se'n servien per poder transportar roba bruta i neta amunt i avall per l'antic camí d'Horta i fins a Barcelona. Vador de la tartana, Marcel·lí Oliva Yglesias i els de cal Furrier van ser alguns dels molts traginers (carreters) que transportaven mercaderies d'Horta a Barcelona i pobles del voltant. La família Matas i Ramis, estiejants d'Horta des de



Vador de la tartana

començaments del XX testimonien que utilitzaven el servei de Vador (Salvador) com a transport per al trasllat a Horta de la seva família: "... Otro medio de transporte eran las tartanas; mi familia utilizaba este medio, servido por Badó [Vador], que al mismo tiempo utilizaba como recadero especialmente en la recogida de la ropa para su limpieza y que devolvía limpia. Más pintoresco resulta el viaje con tartana, fuera por la carretera de Ribas (Pedro IV) o por el antiguo camino directo; la primera correspondía a carretera del Estado de primer orden pero sin conignación económica y el camino vecinal que tampoco



estarà ninguna entidad con la obligación de cuidarlo se salían ya de lo pintoresco para entrar al terreno dramático. El polvo levantado por el viento y los carruajes o sumergidos en las lagunas de sucias aguas que la lluvia creaba. Un buen día que la tartana d'en Badó nos llevaba a Horta se le fracturó el eje y quedamos sumergidos en una de aquellas lagunas de la que pudimos salir sin daño pero impresentables." (pàg. 35 Els transports a Horta).

Els carros i tartanes van estar en funcionament fins ben entrat el segle XX, ja que la gent desconfiava dels nous ginys de la locomoció com els tramvies de vapor (tramvies de foc n'hi deien), ja que no funcionaven gaire bé i hi havia força accidents. I quan van començar a funcionar els tramvies elèctrics, resultava un transport car per a la majoria de gent.

Tramvia de vapor

Les comunicacions de Barcelona amb Horta sempre van ser deficientes. El camí antic que sortia del portal Nou era molt precari sobretot per anar amb vehicles de rodes. A l'últim terç del segle XIX la Diputació de Barcelona va construir la carretera de la Sagrera a Horta. La via començava a la riera d'Horta una mica més amunt del començament del carrer Major (d'Horta), on després es va obrir el carrer de Fulton. Seguiu vorejant la falda del turó de la Rovira, paral·lel a la riera però en una cota més alta, fins arribar a la zona que després es va anomenar els Quinze on coincidí amb l'antic camí d'Horta que seguia per la riera. La nova carretera continuava descendint en línia recta (pel

A partir de 1876 es va començar a estudiar la possibilitat de construir un tramvia de vapor que arribés a Horta

carrer d'Estebanez, després de Garcilaso) per anar a trobar la carretera de Ribes, a la Sagrera on hi havia un baixador on parava el tramvia de vapor de Sant Andreu que venia de Barcelona. Inicialment hi havia un servei de tartanes que duia els passatgers des de la Sagrera fins a Horta. Aquest punt era el de transbord per anar i venir d'Horta.

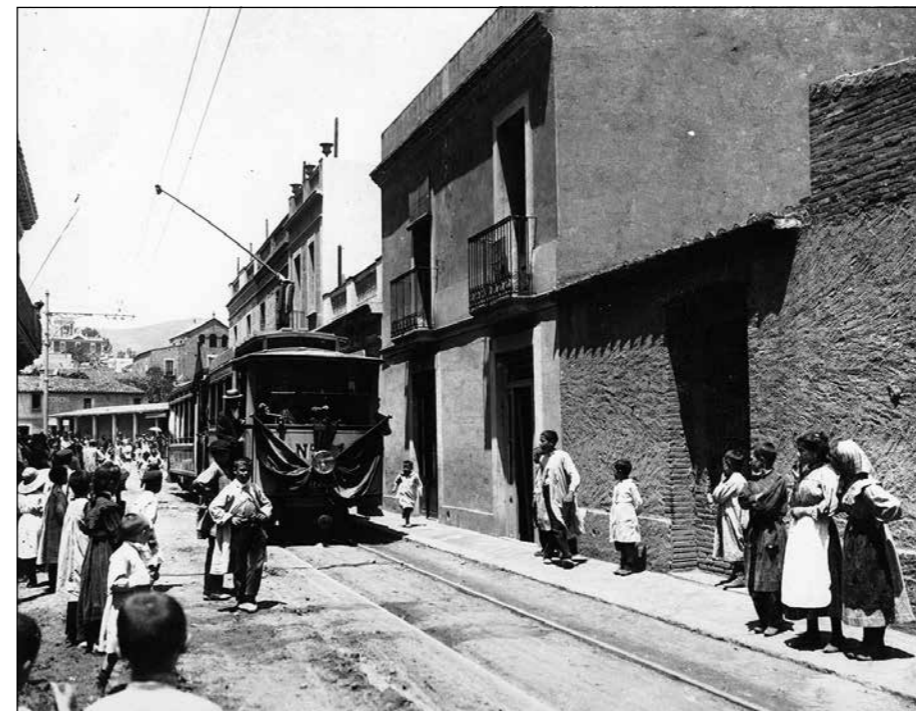
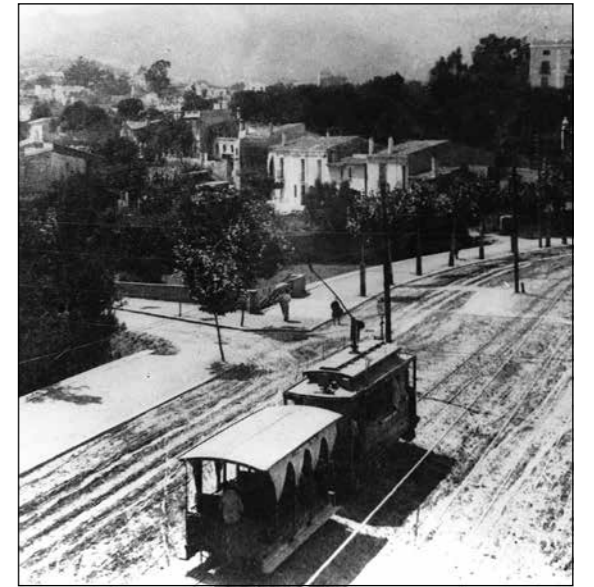
A partir de 1876 es va començar a estudiar la possibilitat de construir un tramvia de vapor que arribés a Horta per la carretera que venia de la Sagrera. Es van haver de vèncer diversos obstacles entre els ajuntaments de Sant Andreu de Palomar i d'Horta. Finalment l'empenta de Francesc Xinxó i Martori, propietari de can Grases (després ca n'Andalet), que va obtenir la concessió de construcció del tramvia i que va reunir col·laboradors entre propietaris de Santa Eulàlia de Vilapicina i Horta.

Entre els treballs previs calia construir una estació a l'entrada d'Horta, davant de la riera. Es va construir un edifici en el lloc anomenat l'hort del marxant on hi havia la via per l'entrada del tren (màquines i cotxes) una sèrie de serveis propis d'una estació. Estava situat a la cantonada del passeig de Maragall i carrer de Tajo. Calia a més a més construir un pont sobre la riera des de la carretera a l'altra banda que estava ocupat per l'hort d'en Pere Pau (fins el 1888 no es va obrir el carrer de Fulton i la plaça del Progrés -d'Eivissa després-), per facilitar el pas als viatgers i que no haguessin de passar-la a peu. D'ençà de la construcció de la carretera, i abans de construir el pont, hi havia el servei que oferien uns homes que passaven a coll les persones que no volien mullar-se en dies de baixada d'aigües per la riera.

El 5 de juliol de 1883 s'inaugurava el tramvia de vapor. Se'n feien ressò la premsa de l'època per ser un esdeveniment molt esperat pels hortencs. Era de via única i estreta. Només hi havia una màquina

A la pàgina del costat, tramvia de vapor (1885)
A la dreta, el carrer Freser. Al seu costat, el tramvia en el seu pas pel pont del torrent de Carabassa (principis segle XX).
A sota, inauguració del tramvia elèctric entrant a la plaça d'Eivissa (1901)
Al seu costat, abonament mensual del tramvia (1953)

FOTOS AMDHG



celoní passant pel barri del Camp de l'Arpa i agafant algun tram del camí d'Horta. A causa del pendent del terreny en el punt on ara hi ha la plaça de Maragall es va fer un vial exclusiu pel tramvia en terrenys de can Berdura, anomenat la Carbonissa, i que després va ser la plaça i el passeig de Maragall. El final el tenia a la plaça Eivissa.

El 1901 es va inaugurar la primera línia de tramvies elèctrics directe des de Barcelona amb gran satisfacció dels hortencs, gran ressò a la premsa i moltes fotografies que van immortalitzar l'esdeveniment. Tot el trajecte era de via estreta i amb una única direcció amb algun desviament per facilitar el pas dels vehicles en ambdós sentits. El 1948 es va canviar de via estreta a via ampla. El tramvia elèctric directe de Barcelona a Horta va ser un gran esdeveniment que va anar transformant l'aïllament de la població. No es va escapar de crítiques per retards, passatgers enxubats, accidents...

El tramvia va propiciar l'arribada d'estiejants que es van fer cases en terres de can Mariner, can Cortada i can Quintana. Hi va haver el projecte de prolongar el recorregut fins al barri dels estiejants, als carrers de Campoamor i de Salses, però no es va dur a terme.

Per al manteniment i cotxera dels tram-

i un sol vagó de petites dimensions. Era una màquina vella que ja havia fet molt de servei a Liverpool, on es va comprar, i la veu popular l'anomenava *capsa de mistos* i *tramvia de foc*. La premsa recull multitud de fets i anècdotes. La gent que volia viatjar de Barcelona a Horta agafava el tren de vapor que sortia del carrer de Trafalgar tocant el passeig de Sant Joan i arribava a l'estació de la Sagrera a la carretera de Ribes i allí agafava el tramvia de vapor que anava a Horta. Com que aquest tramvia discorria per llocs poc poblats era freqüent trobar-se amb carros i persones que no preveien el pas del tramvia. Tot i que el tramvia tocava la campana per avisar, per evitar accidents hi havia un noi que al costat del conductor anava tocant la corneta per avisar carruatges i vianants.

Mai va anar bé del tot i sempre hi havia avaries i accidents descrits profusament a la premsa. El manteniment era gairebé

inexistent i cada vegada resultava més insegur fins que el 1892 la companyia va fer fallida i el tramvia de vapor va deixar de funcionar.

Quan es va acabar el servei del tramvia de vapor, el 1917 el que havia estat l'edifici de l'estació es va llogar als germans Salvatella, manyans. Després de deixar l'activitat els Salvatella l'edifici va perdre fins els anys setanta.

Tramvia elèctric

La societat de Tranvías de Barcelona a Sant Andrés, empresa belga, va obtenir una concessió el 1896 per a la construcció d'un tramvia elèctric que uniria Barcelona amb Horta. La línia va ser projectada per Alexandre de Bacardí, Pere Fargas, Josep M. Comas d'Argemí i Francesc Mascaró, tots ells propietaris de la zona. Sortia de la plaça d'Urquinaona i tenia un recorregut per carrers de l'Eixample bar-

vies es va construir un edifici en uns terrenys de can Xirigall entre el camí de Sant Iscle i la riera d'Horta (després avinguda dels Quinze). Amb els anys les cotxeres van anar tenint transformacions i ampliacions amb els nous tramvies i després els autobusos. Fa uns anys van desaparèixer i s'hi van construir equipaments i jardins. La denominació dels Quinze prové del fet que el tramvia en arribar a aquella zona de confluència valia 15 cèntims de pesseta des de la plaça d'Urquinaona (llavors la tarifa dels tramvies no tenia un preu únic) i malgrat que aquest preu va desaparèixer el 1931 ha quedat en l'imaginari del veïnat fins el punt que ha esdevingut un topònim ara ja fixat al nomenclàtor.

Amb transformacions del recorregut i renovació de models de tramvies més moderns, el tramvia va oferir un gran servei a la població d'Horta, sobretot. L'últim va circular el 19 de març de 1971; els autobusos li prenién el relleu. Durant tots aquests anys el tramvia va formar part del dia a dia dels hortencs ja que la plaça d'Eivissa era el lloc d'arribada i sortida amb tot el que implicava d'enrenou (fins els anys cinquanta també hi havia el mercat), de relació de la gent que anava i venia i dels diferents vehicles que circulaven (cotxes, carros, camions...).



**Can Bartra
Torre Llobeta**



NOTA

Si es vol fer un recorregut el més semblant possible al que era l'antic camí d'Horta es pot consultar la revista EL POU núm. 4 on hi ha la fitxa de la passejada que va organitzar El Pou fa uns anys.

BIBLIOGRAFIA

Els transports a Horta – Desideri Díez i Quijano, Ed. El Tinter, Barcelona, 1987
Les masies d'Horta – Desideri Díez i Quijano, Ed. El Tinter, 4a edició, Barcelona, 2003

AGRAÏMENT

A Carles Puche per deixar publicar el seu dibuix de la tartana Oller, de Sant Celoni, que en l'original és en color. https://carlespuche.com/portfolio-item/an_061_tartana_oller/

MASIES I CASES SENYORIALS PROP DE L'ANTIC CAMÍ D'HORTA

Can Xifré (Can Milans) - Era al torrent d'en Milans. Va ser de la família Milans durant generacions fins que, al 1853, la van vendre a Josep Xifré i Cases. La part alta de la finca es va vendre el 1890 per construir-hi l'Hospital de Sant Pau.

Can Miralletes - És una masia originàriament del segle XVIII que encara existeix, restaurada, entre els carrers Conca i Sant Antoni M. Claret, al mig dels jardins del mateix nom.

Can Viladomat - Era a la rambla Volart, a tocar del carrer Sant Antoni M. Claret. Era un edifici senyorial amb capella i jardí, propietat de Salvador Riera. Ara hi ha un edifici construït per la Caixa.

Can Garcini - Situada prop el carrer Xiprer, en carrer del seu nom, tocant el passeig Maragall. Casa d'origen a finals del XVIII. Tenia ús residencial dels propietaris amb una part dedicada a l'explotació rural de les seves terres (blat i vinya fins a primers del segle XX) a cura dels masovers. Els últims propietaris van ser la família d'Alòs-Moner.

Can Eloi - Era a la zona entre el passeig de Maragall, el carrer Trinxant i el passatge d'Aloi. La casa era de Jaume Aloy i Romani, rajoler i propietari dels terrenys, des de finals del segle XIX. L'any 1995 la van enderrocar.

Can Girapells - Era al carrer Teodor Llorente, entre el carrer Garrotxa (antiga carretera d'Horta) i el passeig de Maragall. A mesura que es transformava el seu entorn, s'anava degradant aquesta petita masia que es mantenia malgrat tot. La van enderrocar el 2003.

Can Berdura - Era una casa de pagès a la zona entre els carrers de Biscaia, Matanzas i passatge de Can Berdura. Malgrat que semblava que el nom prové dels productes que conreava, era perquè el propietari era Josep Berdura i Sitjà.

Can Vintró - Era a la rambla de la Muntanya, tocant al carrer Garrotxa i passeig Maragall.

Can Sabadell - Estava situada a la zona d'encreuament entre el passeig Maragall i el carrer de Garcilaso. Antiga cruïlla de dues vies importants: el camí d'Horta i la carretera de la Sagrera.

Can Bartra - Estava situada als Quinze tocant al carrer Mascaró i el passeig de Maragall.

Torre dels Pardals - Torre i jardins situats a l'espai comprès entre l'avinguda de la Mare de Déu de Montserrat i el carrer de la Torre dels Pardals fins als inicis del segle XX. L'origen era en una vil·la romana i una torre medieval amb torre forta, testimoni de molts avatars històrics degut a què estava situada en un pas estratègic. Després es convertí en una masia d'explotació agrícola. El 1915, el propietari d'aleshores va donar una rellevància arquitectònica de finca benestant a l'antiga masia. L'interior i els jardins de la casa, dels quals existeixen nombroses fotografies, testimonien la riquesa i fastuositat de la finca. La parcel·lació de les seves terres i l'enderroc de la casa en el primer terç del segle XX ho va fer desaparèixer tot.

Can Xirigall o Xiringoi - Era una masia d'estructura típica tradicional. Estava situada a l'avinguda dels Quinze (camí de Sant Iscle) on hi havia les cotxeres dels tramvies i després dels autobusos, a la zona dels Quinze.

Torre Llobeta - Situada al carrer de Santafé i a prop de la riera d'Horta (carrer de Cartellà). És una magnífica mostra de l'arquitectura gòtica catalana del segle XV i inici del XVI. Era lloc de descans per als qui feien el camí de Barcelona a Horta. Hi paraven els viatgers, que esmorzaven mentre els animals abeuraven per poder seguir el viatge. L'últim propietari va ser Josep M. Comas d'Argemir i Serrallonga, que va morir el 1964. Actualment és un centre cívic.

Can Sabastida - Era la típica masia rectangular i teulada a quatre. Estava situada per la zona on ara hi ha els carrers de Sabastida, Cartellà i el passeig de Maragall. L'origen probablement és del segle XIV. Al segle XV, el propietari era Joan Sabastida, veguer de Barcelona, notable família que van ocupar càrrecs importants al Consell de Cent. Al segle XVII la masia i terres pertanyia a Josep Galzeran de Cartellà i de Sabastida, baró d'Albí. Per successió directa, títol i finques van passar a la família Montoliu. Els anys vuitanta, l'hereu, Carles de Montoliu i Carrasco, va vendre casa i terres i es va parcel·lar per fer-hi pisos.

Ca la Peira - Estava situada arran del turó del mateix nom, entre la riera d'Horta i el torrent de can Mariner. Va desaparèixer quan es va construir el metro que arriba a la plaça d'Eivissa. L'última modificació de la masia va ser a mitjan segle XVIII amb els esgrafiats a la façana.