

CONSTRUCCIÓ I ADAPTACIÓ URBANA DE SANT ANDREU DE PALOMAR AL DISTRICTE IX (1897-1931).

*Introducció*¹

Des del darrer quart del segle passat s'havia iniciat a Sant Andreu de Palomar, un procés de creixement urbà fora dels límits tradicionals del municipi. Aquesta expansió havia estat provocada per un espectacular increment poblacional, conseqüència directa de la instal·lació d'una sèrie d'indústries a la zona. Les especials característiques socioeconòmiques i geogràfiques del municipi andreuenc, sotmès a la dictadura dels terrenys de cultiu regats pel Rec Comtal, impediran una expansió homogènia i discriminaran el terme municipal situat al sud d'aquesta sèquia fent que l'expansió es canalitzi en direcció nord-est, en un intent de connectar Sant Andreu amb Horta, passant pel nucli de Santa Eulàlia de Vilapiscina. Nuclis, aquests dos, que també presentaven creixements poblacionals importants i feien prioritària, pel que fa a l'obtenció de serveis, aquesta expansió.

L'opció urbanística que el consistori andreuenc va triar va ser la fórmula del passeig (el futur passeig de Fabra i Puig) i va trobar en la iniciativa privada d'urbanització de Josep Maria de Nadal, el 1875, la fórmula de col·laboració ideal per poder assumir el projecte.

L'agregació de 1987 i la consolidació político-administrativa que aquesta suposa, va ser un important punt d'inflexió en aquesta construcció urbana.

D'una banda, va permetre tancar el llarg procés d'expansió cap a Horta, consolidant la construcció del Passeig de Fabra i Puig i d'altra va possibilitar la realització de projectes dissenyats abans de 1897, que potenciaven la connexió de Sant Andreu amb Barcelona, Santa Coloma de Gramenet i de retruc el Maresme i el Vallès.

El treball que presentem com a continuador d'anteriors estudis², vol mostrar la construcció i adaptació urbana i, per tant, la integració a Barcelona de l'ex-poble de Sant Andreu al llarg de les tres primeres dècades del segle, a partir de l'estudi d'una sèrie de projectes i propostes urbanitzadores que es donen en tota l'extensió de la nova dimensió administrativa, resultant després de l'agregació el districte IX.

Política municipal vers planejament urbà.

Una breu síntesi de la política municipal en matèria d'urbanisme ens porta a considerar una sèrie de fets puntuals, determinants per entendre les actuacions a l'antic municipi de Sant Andreu de Palomar.

El 1897, es formalitzava un llarg procés polític per annexionar els municipis veïns a Barcelona. Procés iniciat el 1874 i que no culminarà definitivament fins el 1921 amb l'agregació de Sarrià³. Aquesta incorporació dels pobles limítrofes plantejà problemes de connexió amb l'Eixample i per extensió amb la Ciutat Vella. El projecte de Cerdà no havia previst la urbanització d'aquests pobles, ni s'havia desenvolupat de forma pràctica, tot i que sí teòricament, fins aquells nous límits ciutadans. És per això que aquestes necessitats connectores van fer aparèixer una sèrie de plans urbanístics com el de R. Alsina i Amils presentat al consistori barceloní el 1900 amb el títol de "*Memoria explicativa del proyecto de unificación de Barcelona con las poblaciones de su llano y reforma general de la ciudad*". Un projecte que ha estat considerat un preàmbul del projecte de Jaussely de 1903⁴. Igualment, una de les principals finalitats de l'agregació, la recaptació fiscal, va ser motiu del desenvolupament d'una política urbana creixent. La diferència de taxes entre els pobles del Pla i Barcelona, justificada abans de l'agregació per les diferències de nivell en els serveis i infraestructures urbanes, desapareixia amb l'annexió i per tant calia dotar aquells municipis dels serveis necessaris i també igualar les característiques i condicions de les edificacions⁵.

A nivell polític, l'inici de segle comportà l'aparició de noves ordenances en matèria d'urbanisme on es considerava les diferències en el teixit urbà, fruit de l'existència d'un fort mercat immobiliari. El 1901, en guanyar les eleccions municipals les tendències oposades al règim caciquil⁶, trobarem una inserció de projectes urbans d'abast per tal de posicionar l'hegemonia de la burgesia industrial i financera, la guanyadora d'aquelles eleccions. L'íntima relació entre els polítics que defensaven els interessos d'aquesta classe i els arquitectes que defensaven un nou tipus de planejament urbà organícista, oposat als esquemes geomètritzans de Cerdà, va fer fructificar una sèrie de projectes que preveïen aquelles noves necessitats urbanes⁷. Entre aquests, cal destacar el de la reforma interior i molt especialment, pel que té de definició teòrica, la convocatòria, el juliol de 1903, del *Concurs internacional d'avantprojectes de la zona d'Eixample de Barcelona i els pobles agregats entre sí amb la resta del terme municipal de Sarrià i Horta*.

La missió d'aquest concurs era aconseguir un avantprojecte dels enllaços i les possibles connexions entre els pobles el pla i l'Eixample. El concurs va ser guanyat per Lleó Jaussely amb el projecte titulat "Romulus", encara que el jurat atorgà quatre premis més⁸. El 1905, Jaussely iniciava els treballs del projecte definitiu que donaria al consistori l'agost de 1906 i serà acceptat el setembre de 1907 i aprovat definitivament el desembre d'aquell any. Les línies d'actuació del projecte van ser: un sistema de grans vies, l'ordenació global del tràfic ferroviari, un sistema de centres d'equipament urbà i la diferenciació i adaptació dels teixits urbans a les funcions urbanes. En aquest sentit fa una caracterització de cadascun dels pobles agregats i aposta per la idea d'una aglomeració de diferents localitats amb les seves pròpies característiques i que s'integren en el conjunt. Segons ell, la ciutat ha de respondre a les necessitats de l'home, i és per això que introdueix conceptes com el de la taylorització de la ciutat per poder atendre millor aquestes necessitats.

El pla de Jaussely no es va aplicar mai, però va generar, segons Torres i Capell: “un complex procés, ple de polèmiques, contradiccions i esforços avortats, a través del qual es van perfilar i concretar els principis inicials. Procés que es situa entre la data d'aprovació de 1907 i la de l'aprovació del pla d'enllaços de 1917; encara que les seves conseqüències continuen fins al període de la Dictadura, després de 1923.”⁹

Emmarcats en aquesta polèmica, els serveis municipals elaboraren alguns projectes urbanístics de caràcter parcial, com el d'eixample de San Martí i San Andreu, fet el 1909 i el de Les Corts realitzat el 1913.

A nivell polític, l'entrada dels radicals al govern municipal el 1903, sembla truncar els processos d'aplicació del plantejament orgànic de Jaussely i dels arquitectes ideòlegs de la Lliga. Caldrà esperar a 1914, amb l'arribada de dos regidors arquitectes, Manel Vega del partit radical i Guillem Busquets de la Lliga, per retornar a unes línies d'actuació unitàries respecte al plantejament urbanístic.

En aquest període, hem vist que es realitzen dos plans d'eixample que afecten a tres municipis agregats. Plans que són més una continuïtat de la idea d'eixample del segle passat, que adaptacions parcials del projecte de Jaussely. De fet, semblen conuiuïre en la contradicció, puix que l'Ajuntament, segons Torres Capell, vol adaptar el projecte de Jaussely fent fragments, però destrueix la seva essència ideològica.

El projecte d'Eixample per a Sant Martí i Sant Andreu (1909)

El projecte d'Eixample per a Sant Martí i Sant Andreu presentat el 1909 i signat per l'arquitecte Ubaldo Iranzo Eires, cap dels serveis municipals d'*edificaciones y ornato*, s'encabeix perfectament en aquesta dinàmica¹⁰. La seva aplicació, més aviat dubtosa puix que va ser aprovat l'onze de febrer de 1920 i de forma definitiva a través de la Reial ordre del 29 de gener de 1925¹¹, s'exemplifica a la realitat amb una sèrie d'actuacions, fragments del mateix projecte que es faran a Sant Martí i molt especialment a Sant Andreu, entre 1909 i 1925. Aquesta fragmentació explicaria que el projecte hagi estat considerat com un complement al Pla general d'urbanització de Barcelona de 1917¹².

Una fragmentació en les actuacions, que malgrat no recolzar-se en aquest projecte d'Eixample de forma explícita, la tenim com un referent o una pauta més teòrica que pràctica per posar en marxa les diferents actuacions. Una pauta que, a partir de l'aprovació del Pla general d'Urbanització de 1917, es farà tal vegada més objectiva.

En el marc de l'anàlisi formal del pla d'Eixample d'Iranzo, el 26 d'agost de 1909 era aprovat l'informe de l'Associació d'arquitectes de Catalunya, que estudiava l'esmentat projecte¹³. Aquest informe signat pels arquitectes E. Mercader, Joaquim Bassegoda i Jeroni Martorell, ens presenta un projecte que està en la línia de les tesis organicistes de Jaussely-Puig i Cadafalch, però amb algunes limitacions. De fet, l'esmentat pla, que s'articula en quatre apartats: Vies, Nuclis urbans, Parcs i Jardins i Ferrocarrils, té molt en compte el traçat urbà i l'adaptació de les noves construccions a la vies ja existents:

“ Antiguos y carreteras - Se conservan todos ellos con perfecto criterio ya que constituyen el

medio más natural de comunicación y están regularmente urbanizados. “¹⁴

“Nucleos urbanos existentes.- Cuerdamente aparecen respetados en su masa general . las modificaciones en el ancho de varias calles, son en absoluto indispensables, dentro del sistema viario de conjunto; ejemplo de ello lo encontramos al pasar la carretera de Ribas por el poblado de san Andrés; las nuevas alineaciones proyectadas en las calles Casasnovas y Mayor corresponden perfectamente a la importancia de la vía.”

Respecte a les actuacions més concretes pel que fa a l'obertura del futur Passeig de Torras i Bages, aquest informe diu: “Nuestro aplauso merece asimismo el estudio del ensanche inmediato a San Andrés hacia el lado SE. Hay allí variedad de soluciones; la dirección de las vías principales se halla justificada”. Igualment, respecte a la connectivitat de San Andreu amb la resta de nuclis habitats, diu: “Opinamos por nuestra parte, que convendría establecer una vía que enlazara directamente el Pueblo Nuevo (hacia el cruce de las calles Enna y Lope de Vega con San Andrés (cruce del ferrocarril de Francia y Manso))”.

Pel que fa als Parcs i Jardins, el pla diu:

“Parques y Jardines.- Bien está el parque proyectado junto al Besòs, aún cuando debería tener un caracter más agreste; bien están los jardines inmediatos a la antigua iglesia parroquial de San Martín, pero creemos que las masas de vegetación señaladas son en extremo escasas.”¹⁵

Pel que fa a l'apartat dels ferrocarrils, l'informe esmenta:

Queda por resolver una cuestión capital: nos referimos al emplazamiento de las estaciones y la ferro-vías . La situación actual de las mismas, no hay duda que es en extremo defectuosa, ya que existen cruces a nivel de trenes entre si y con vías públicas donde el tránsito es considerable.

En el plano que nos ocupa se pretende hasta ignorar su existencia; sobre las vías del ferrocarril se señalan manzanas edificables y se trazan calles y plazas imposibles.”

Un pla d'eixample que malgrat la seva no aplicació explícita i directa, tant a nivell teòric com a nivell pràctic plantejava les diferents problemàtiques que en matèria de plantejament urbà es van donar al districte IX, al llarg d'una dècada i que en el moment de la seva aprovació va servir com a eina orientativa d'aquest plantejament.

De Sant Andreu de Palomar al Districte IX.

La població.

Entre 1900 i 1930 es va produir l'increment demogràfic més fort de la història de Barcelona. A inicis d'aquest segle, la ciutat va arribar al milió d'habitants, sens dubte, les agregacions dels pobles del pla que es van anar succeïnt el 1897, 1904 i 1921, van fer possible aquest increment.

L'antic municipi de Sant Andreu de Palomar no va quedar al marge d'aquest creixement sinó tot el contrari. Va assolir un creixement poblacional vertiginós que a la dècada dels vint va arribar a ser del 47,45% .

Això, d'una banda, per primera vegada a la seva història Sant Andreu defugia del seu marc territorial tradicional per incorporar el 1897, la Sagrera, part del Camp de l'Arpa i el Clot

(l'actual zona de Navas). Aquesta ampliació del territori es consolidaria amb l'agregació d'Horta, el 1904, amb l'incorporació de bona part del seu terme municipal amb la seva població al districte IX, el resultat administratiu final d'aquestes unions.

D'altra banda, la immigració va ser, però, la principal raó d'aquest increment. Aquesta es va disparar a la dècada dels vint assolint, llavors, les màximes cotes.

La majoria d'aquesta immigració provenia de les altres províncies catalanes, de l'Aragó, del Llevant i més tardanament del sud-est peninsular (Múrcia i Almeria). Les possibilitats de treball i la necessitat de mà d'obra que l'economia de la ciutat generava explicarien aquesta arribada.

Al territori de Sant Andreu, aquesta va ser molt significativa per l'existència de grans indústries que podien absorbir els nous treballadors i pels baixos preus del sòl que van permetre la instal·lació dels que arribaven.

Des d'aquesta perspectiva, aquest creixement poblacional va esdevenir el factor bàsic per integrar a Barcelona, el territori dels antics termes municipals de Sant Andreu i d'Horta.

Aquesta integració del fet urbà es va fer seguint diverses fórmules com ara:

A. La consolidació de la xarxa de carrers de l'antic municipi andreuenc i el reompliment dels espais ocupats per conreus i antigues lleres de rieres amb una nova trama de carrers.

B. La creació d'eixos viaris que permetien la connectivitat del nucli andreuenc amb la resta de la ciutat, però també, amb els municipis veïns (Santa Coloma de Gramenet, Badalona, Sant Adrià, ...) i amb la xarxa de carreteres que el posava en contacte amb el Vallès i el Maresme. Aquests eixos s'articulen a tres nivells:

1. Potenciant la connexió interna. Aquesta s'aconsegueix amb accions d'esventrament i reforma de l'antic viari.

2. Establint la connexió entre els nuclis d'Horta i Santa Eulàlia de la Vilapiscina amb Sant Andreu. Connexió potenciada per la consolidació com a via del passeig de Santa Eulàlia.

3. Creant enllaços amb la xarxa de carreteres (de Cornellà a Fogars de Tordera, de Ribes i de França).

C. L'aparició de noves fórmules d'habitació per encabir els nous pobladors.

La unió d'aquestes fórmules suposà l'aparició de nuclis i barris als afores de l'antic poble de Sant Andreu, la barriada d'Estadella, la barriada de Can Berdura, la de Roquetes, la de Charlot i la de la Trinitat, entre d'altres. Nous nuclis urbans que seran els embrions de la futura urbanització d'aquestes zones.

ANY	POBLAMENT
1900	35.875
1905	38.568
1910	42.292
1915	44.446
1920	50.899
1930	70.182

Població del Dte. IX entre 1900 i 1930.

(Dades Anuaris Estadístics Barcelona i elaboració pròpia)

La construcció urbana al districte IX.

Per a l'anàlisi del seguit de projectes directament relacionats amb el plantejament urbà, que de 1897 a 1830 es desenvoluparen a la zona del Districte IX, cal partir d'una sèrie de premisses inicials. D'una banda, l'enorme extensió del nou districte dificulta una unificació de criteris per a l'anàlisi, alhora que fa imprescindible l'estudi de cada actuació puntual en el context urbà en què es produeix. D'altra banda, és convenient establir una classificació centrada en aquest territori, amb una clara voluntat de categorització, basada en la distribució espacial d'una sèrie d'àmbits on es féu l'actuació urbanística. Així, podem assenyalar 15 àmbits o zones, alguns dels quals són tractats en aquest treball, on l'actuació urbanística es va dur a terme:

1. Nova urbanització i aliniacions de carrers a la banda oriental del passeig de Santa Eulàlia. Accions que es fan entre aquest carrer i la Riera de Sant Andreu.
2. Projecte d'urbanització de Camil Fabra als terrenys de la seva fàbrica coneguda com Vapor del fil. Aquest projecte estructurarà la trama urbana a la banda occidental del passeig de Santa Eulàlia, entre aquest carrer i la Riera d'Horta i el Carrer Gran de Sant Andreu i la travessera (futur carrer Concepció Arenal).
3. Definició de la continuïtat del Passeig de Santa Eulàlia, en la seva connexió cap a Vilapiscina. Establint noves urbanitzacions, entre les actuals plaça Garrigó i plaça Virrei Amat i creant un nou enllaç amb el Manicomi de la Santa Creu (el futur passeig Pi i Molist).
4. Reestructuració del serveis municipals i creació del nucli central administratiu, social i polític a la plaça d'Orfila, fet que implica una reforma de la plaça i el seu entorn..
5. Creació del carrer Malats, com a via de connexió entre el nucli central i el carrer de Barcelona o Travessera i carrer Concepció Arenal des de 1907. Via, aquesta, que connectarà amb un baixador de ferrocarril, l'estació de mercaderies i tallers del ferrocarril del Norte, i amb la carretera de Ribes i la de Cornellà a Fogars de Tordera.
6. Urbanització del carrer Concepció Arenal entre el nou carrer Malats i el passeig de Santa Eulàlia.
7. Creació i urbanització del passeig Torras i Bages. Via que unirà Sant Andreu i per extensió a Barcelona amb Santa Coloma de Gramenet i Badalona.

8. Com a continuïtat de l'anterior, creació del Passeig de Santa Coloma i traspàs del riu Besòs.
9. Intent fracassat de connexió amb el Poblenou amb el projecte de via, continuant el Passeig de Santa Eulàlia per la seva banda sud, des del carrer gran de Sant Andreu fins a la carretera de França, futur carrer Pere IV.
10. Creació de l'estació de mercaderies de la Companyia dels Ferrocarrils del Norte com a activitat continuadora dels tallers de la mateixa empresa.
11. Creació de l'estació de mercaderies de la Companyia Madrid Zaragoza Alicante (MZA) a la Sagrera.
12. Naixement de noves barriades a zones excèntriques al nucli central andreuenc. Amb l'aportació de projectes d'urbanització de particulars.
13. Consolidació de la trama i viari a La Sagrera i Camp de l'Arpa.
14. Aparició de tres nuclis d'habitatges acollits a la Llei de Cases barates de 1924.
15. Replantejament del projecte de parc urbà del Besòs i aparició del barri d'Estadella.

La consolidació del passeig de Santa Eulàlia.

El 31 d'octubre de 1870, l'advocat i financer Josep Maria Nadal i de Vilardaga (1839-1908) va posar de manifest el seu desig d'urbanitzar el terrenys que posseïa al poble de Sant Andreu de Palomar, anomenats Camp d'en Nadal. És per això que va encarregar un projecte d'urbanització a l'arquitecte Leandro Serrallach i Mas. Demanà en ell, la construcció d'una plaça i un carrer que portaria el seu nom. L'arquitecte justifica l'execució del projecte de la següent manera:

"...El pueblo de Sant Andres de Palomar situado en la carretera de Barcelona a Granollers se ha extendido en el sentido de la dicha via, como sucede con todas las poblaciones que se hayan en análogas circunstancias. La extraordinaria extensión de aquel pueblo en un sentido, o sea de Norte a Sud, comparada con la exigua que tiene de Este a Oeste, manifiesta la necesidad de que la urbanización se desarrolle en el último sentido, mayormente si se considera que hoy en día la vitalidad no la recibe exclusivamente de la carretera, sino que tiene en su jurisdicción elementos industriales que ocupan un considerable número de obreros, (...). Justificada de esta suerte que la urbanización de los terrenos del Señor de Nadal es una mejora útil para la población, pues lleva una necesidad sentida, cual es la de ensanche en la dirección de levante a Poniente..."

El 24 de novembre de 1870, l'Ajuntament de Sant Andreu donava el seu permís i aprovava el projecte, tot i que va fer alguns canvis que afectaven el pagament de les indemnitzacions a realitzar. D'aquesta manera s'iniciava un conflicte entre el propietari, Nadal, i l'Ajuntament, que irònicament va fer que el consistori andreuenc elaborés un projecte de passeig estretament relacionat amb la urbanització que Nadal proposava.

En aquells anys, l'Ajuntament veia necessari l'apertura d'una via per a l'expansió del poble vers la zona de Santa Eulàlia de Vilapiscina i de retruc amb Horta, però no l'havia pogut portar a terme per la falta de recursos econòmics i no va ser fins que Josep M^a Nadal va voler urbanitzar les seves propietats quan va decidir actuar. En aquest cas, la cooperació i fins i tot

iniciativa d'un propietari privat va ser el motor d'arrancada d'un projecte necessari per a la població. Així, el 10 de gener de 1877, l'arquitecte municipal Pere Falqués Urpí presentava un projecte d'urbanització, amb la referència del projecte presentat per Nadal; aquest projectava l'apertura i alineació del carrer de Sant Ildefons com a via paral·lela i complementària al nou passeig, en un intent d'ordenar la zona planificada per Nadal. Segons aquest arquitecte el motiu que generà l'elaboració del mencionat projecte era:

"... que la realización del proyectado paseo de Sant Eulalia, contribuiria en su caso a dar impulso a la urbanización de los terrenos a el contiguos y afectaria entre todos, en primer lugar, a los más proximos a su empalme con la carretera de Ribas; pero no por el solo hecho de estar cruzados por esta via quedarian con buenas condiciones de enlace con el resto de la población dichos terrenos, los cuales cerrados por la riera de Horta, la fábrica de los señores Puig y Fabra y las tapias de las casas que constituyen la alineación alta de la mentada carretera, quedan completamente incomunicados con el resto del pueblo, y aunque los atraviesa el paseo en proyecto, como es por uno de sus extremos, poca vida da a lo numerosos solares alejados de el hacia la citada riera de Horta. Para dar vida a dichos solares, hay que buscar una nueva via de comunicación en sentido paralelo al paseo (...), es decir, la prolongación de la ya existente calle de S. Ildefonso, propuesta por Sr. Nadal en el proyecto mencionado de octubre de 1870."

El projecte de passeig semblava factible i el 18 de abril del mateix any l'ajuntament de Sant Andreu va crear una comissió d'obres per iniciar la construcció. Aquesta va signar amb J.M. Nadal un conveni de col·laboració, el 12 de gener de 1878, elevat a escriptura pública el 20 d'agost de 1880.

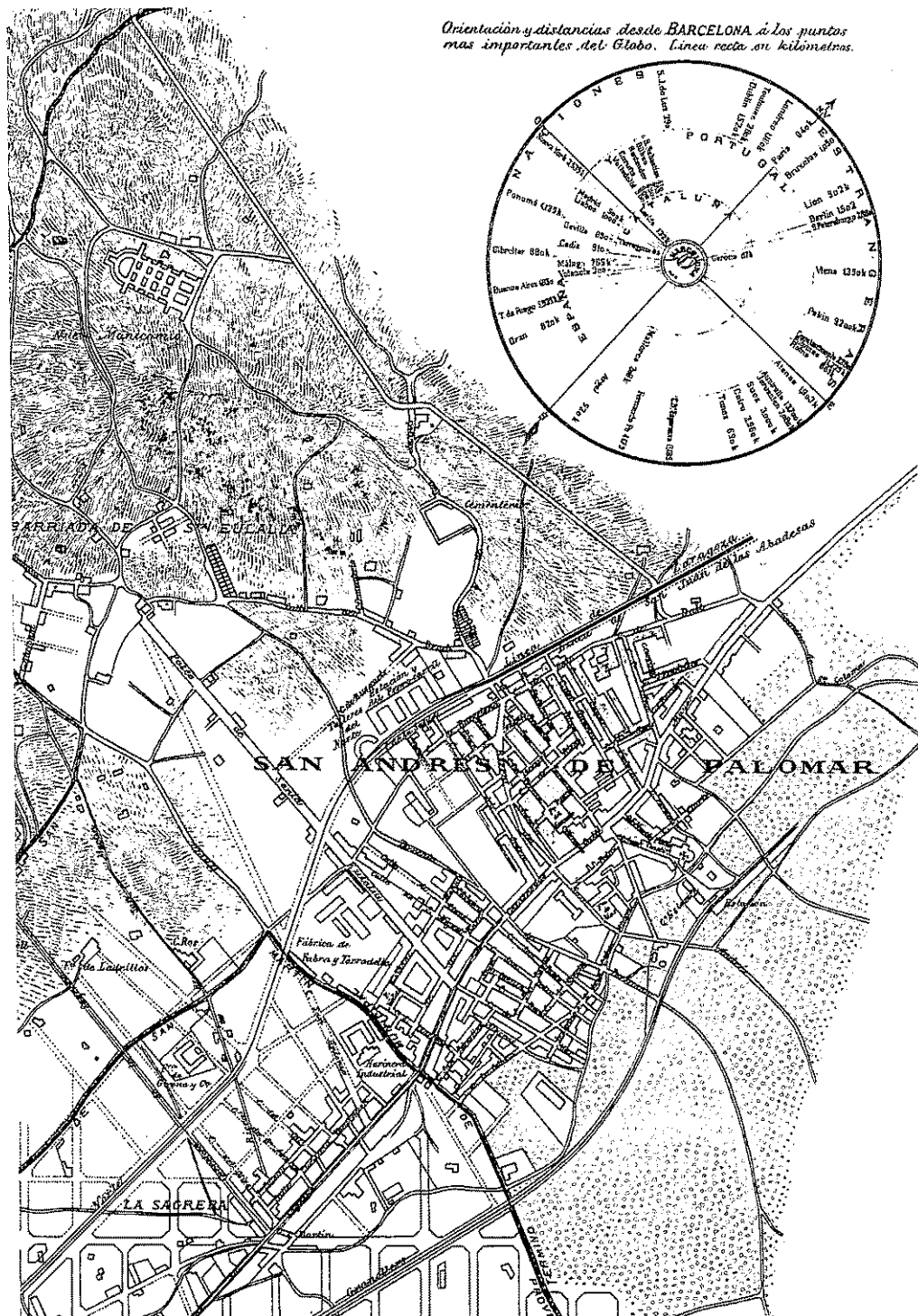
Quant a les indemnitzacions que s'havien de satisfer, l'Ajuntament va arribar a un acord amb Nadal, segons el qual aquest propietari se'n faria càrrec en un primer moment, mentre que l'Ajuntament es comprometia a pagar-li després.

La col·laboració entre Nadal i l'Ajuntament va facilitar el desenvolupament del projecte, malgrat patir una sèrie de modificacions al llarg dels anys de construcció del passeig sobretot en el finançament d'aquest, que l'Ajuntament va fer recaure sobre la persona de Nadal. Aquestes modificacions s'allargaren des de 1870 fins a 1889 formalitzant-se en una sèrie de convenis que anaven facilitant la construcció del passeig, però que incrementaven el deute de l'Ajuntament respecte a Nadal. Fet, aquest, que farà de Josep Maria Nadal un personatge clau de la política municipal andreuca en els darrers vint anys del segle passat i el factòrum que mediatitzarà el desenvolupament urbà del poble.

Les dificultats econòmiques municipals, la nul·la gestió administrativa de l'Ajuntament i la progressiva importància, tant política com econòmica de Josep Maria Nadal, farà per exemple que no només negociï les indemnitzacions amb els propietaris afectats, sinó que també les satisfà. Així, per exemple, el 22 d'abril de 1880, es signà un conveni entre Nadal i Camil Fabra, el propietari de l'empresa del mateix nom, en el qual J. M. Nadal es comprometia a pagar el valor de la indemnització que afectava aquest darrer propietari.

L'explanació del passeig i l'inici de l'obra es va fer entre finals de 1878 i l'any 1879 i es farà coincidir el llarg de tot el projecte, des del c./Casasnovas (l'actual carrer Gran de Sant Andreu) al Camí de Sant Iscle (l'actual pl. Virrei Amat / Avinguda Borbó). El 1883, l'obra és declarada d'utilitat pública. El 1887 s'instal·laran les canalitzacions de gas per a més de

Orientación y distancias desde BARCELONA a los puntos más importantes del Globo. Línea recta en kilómetros.



El terme municipal de Sant Andreu. Plànol de Barcelona y sus alrededores, 1890.

doscents fanals; el 1890 s'obrirà definitivament el passeig a la seva part baixa, a l'alçada del c./ Casanovas/ Gran de Sant Andreu. Obertura que havia estat retardada per la negativa d'alguns propietaris a cedir els seus terrenys i que ara permetia que el trànsit del carrer Gran utilitzés la nova via.

El 12 de juny de 1890 s'anuncià públicament el projecte de travessies, obra de Josep Domènech Estapà, arquitecte municipal de Sant Andreu i per tant, el punt de partida de la veritable configuració de la via.

El canvi de passeig a rambla amb passeig central i laterals per a carruatges, fet el 1892, juntament amb la plantació d'uns plàtans i la col·locació de bancs, seran els trets definitoris de l'arquitectura i el paisatge del passeig. Aquest canvi va produir la conversió de la via en un dels punts neuràlgics i eix de l'activitat cívica i social de Sant Andreu, això va promoure la urbanització de la via

En primer lloc, el propi Ajuntament andreuenc, abans de l'agregació, va mostrar interès en promoure la via. Una promoció que pretenia activar la dotació d'alguns serveis necessaris per al poble. Així, el 1894, l'Ajuntament va comprar una casa, numerada amb el número 9, propietat de Pablo Martí Basté "*con objeto de destinarla a Escuelas municipales de niños y habitaciones para profesoras*". És un clar exemple de promoció municipal de la nova via. Aquesta promoció va tenir els seus fruits amb la instal·lació d'escoles i d'altres centres privats, com per exemple el nou convent de les monges de Jesús Maria, dedicades a l'ensenyament i inaugurat el 17 de setembre de 1908¹⁶. En el mateix sentit, hem de considerar la ubicació al número 35, del col·legi Badosa o Sant Andreu, a inicis del segle¹⁷ i el ja posterior Col·legi de Catalunya, a finals de la dècada dels vint d'aquest segle.¹⁸

Respecte als habitatges, trobem una major dispersió pel que fa a la seva construcció, però també una clara generalització de la utilització del passeig com a zona residencial de les classes més benestants del poble¹⁹.

Especialment al llarg de la segona dècada d'aquest segle, s'instal·len els primers establiments comercials i el passeig es consolida com a valor lúdic i social; cal destacar, en aquest sentit, la inauguració, a la segona meitat de 1921, del Teatro-cine Odeón²⁰, la ballada de sardanes per celebrar la inauguració de l'entitat *La Sardana Popular de Sant Andreu*, el 29 i 30 de maig de 1926 i les posteriors ballades que aquesta entitat realitzà al passeig²¹. La fundació, el novembre de 1922, del club esportiu de les Filatures de la Fabra i Coats, amb seu als terrenys del *vapor del fil*²² i la ubicació del *Moto-Club Sant Andreu*, el 1927 i de la polièdrica *Penya Ras*, el 1928. Ambdues entitats s'estatjaven al *Bar Lyon* i al *Bar Hispano* respectivament, ambdós situats al ja passeig de Fabra i Puig.

La urbanització de la plaça de les Palmeres.

El plànol de *Barcelona y sus alrededores* del 1890, realitzat per J. M. Serra i aprovat per l'Ajuntament de Barcelona el 13 de gener de 1891, dibuixava a la zona compresa entre el passeig de Santa Eulàlia, el carrer Barcelona o Travessera, el de les Monges i el carrer del Orden, un enorme espai buit, només travessat pel Torrent de Parellada i per la traça indefinida dels carrers

d'en Clavé (futur carrer Vallès) i el carrer de Sant Miquel (futur carrer Llenguadoc).

També, al carrer de les Monges, s'observen les urbanitzacions provocades per la instal·lació del convent de les monges de Jesús i Maria, a finals de la dècada dels setanta del segle passat, moment en què s'obren alguns carrers com l'anomenat del Rosal, el 1874.

Ara bé, caldrà esperar fins als darrers cinc anys del segle passat, a redós del traçat del passeig de Santa Eulàlia, per veure les primeres urbanitzacions de la zona a dalt esmentada. En concret, seguint la bibliografia claperiana, el 1895 s'inicià la urbanització de la plaça de San Francisco, l'actual plaça de les Palmeres. Tot sembla indicar que Francesc de Parellada i Ribas, propietari d'un terreny anomenat d'antic Prat d'en Palau, ha cedit part de la seva propietat per construir la plaça i aprofita els vials traçats per treure rendiment econòmic de la urbanització de la zona. El juliol de 1898 sol·licita a l'Ajuntament de Sant Andreu la instal·lació de fanals per l'enllumenat de gas "en dicho barrio nuevo". L'esmentat s'autoqualificà com a representant de diversos veïns i propietaris de la plaça de Sant Francesc i carrers adjacents. El permís per a la instal·lació és concedit el març de 1899 a la Sociedad Catalana de Alumbrado de Gas. Paral·lelament, es procedeix, entre 1898 i 1901, a l'apertura definitiva dels carrers Sant Miquel i Clavé i a la instal·lació de fanals als mateixos carrers i al carrer Coroleu.

La construcció d'un baixador de la companyia del Ferrocarril del Norte, al carrer Concepció Arenal el 1909, va provocar una redefinició d'aquell espai urbà consistent, per exemple, en l'alineació i la urbanització de les rases d'aigües del Torrent de Parellada.

Certament, es va haver d'esperar fins al 1914, motivat per la reactivació de la política de construcció urbana de la Lliga, encapçalada a Sant Andreu per Josep Cararach i Pere Grau. Així, aquell any es produeix l'alineació del carrer Neopàtria i es presenten els projectes de perllongació dels carrers Sòcrates i Irlanda, que propiciava la seva connexió amb el carrer Concepció Arenal i l'esmentat abaixador, ja que l'apertura era feta a través dels terrenys del Maristes, malmesos arran de la Setmana Tràgica de 1909. També, s'eixamplen els carrers Abat Otó, Castellvell i Vallès, tot provocant una segona redistribució de l'espai urbà de la plaça de les Palmeres, convertida en aquells anys en un espai cívic important per a Sant Andreu, ja que des de 1911 l'Ateneu Obrer estava instal·lat al nº 67 de carrer Abat Otó, a l'edifici conegut com Torre Parellada.

La nova embranzida urbanística de la zona es va produir amb diverses i puntuals actuacions a la dècada dels vint. Per una banda, s'obria de forma definitiva la connexió del carrer Sòcrates amb Concepció Arenal i els tallers del F.C. del Nord, en un projecte aprovat el novembre de 1926; es feien modificacions a la línia de façana del carrer Irlanda, entre el passeig de Santa Eulàlia i Llenguadoc, aprovades el 1927 i d'altra banda, en un projecte aprovat el febrer de 1928, es suprimia una impossible via que havia estat projectada i anava diagonalment des del carrer Pare Secchi, a l'alçada de la plaça de les Palmeres, fins al passeig de Fabra i Puig.

La continuïtat del passeig cap a Santa Eulàlia de Vilapiscina.

Santa Eulàlia de Vilapiscina, una parròquia dependent de la de Sant Andreu de Palomar i històricament aglutinadora d'un petit nucli rural, va esdevenir, des del segon terç del segle XIX, un focus de creixement urbà²³, donades les successives iniciatives dels grans i mitjans propietaris

de terres de la zona, que venen o lloguen terrenys com un procés d'acumulació de riquesa vinculat a les seves propietats, en un trànsit entre agrícoles i urbanes²⁴, on una nova i creixent classe treballadora, els obrers, instal·len els seus habitatges. Aquesta instal·lació paulatina tindrà relació amb l'augment i expansió del teixit industrial, tant a Sant Andreu com a altres zones properes, Sant Martí i La Sagrera, i també amb alguna activitat industrial puntual i localitzada a la zona de Santa Eulàlia, com seria la de la construcció i l'adobaria.

Donades aquestes possibilitats de revalorització dels terrenys, una de les primeres iniciatives es va gestar el desembre de 1868²⁵, quan Pere Pous, propietari de Can Basté²⁶, una masia important de la zona, "*desea ceder en solares un terreno de su propiedad*". Aquest terreny es trobava situat a tocar de l'església de Sant Eulàlia i tenia un extensió de 3 hectàrees i 30 àrees. Pous va presentar, en certa mesura, un projecte d'urbanització, signat pel mestre d'obres Federico Farreres, on ell creu que "*la distribución es la más acomodada a la situación del terreno y a la de los edificios levantados en uno y otro lado de dicho terreno*". Així, projectà els carrers de los Amigos, nom que perviu actualment, i l'anomenat Nacional i plantejà una zona gairebé centrada en una plaça que ell anomenà de *la Alianza o de la Victoria* i que havia de tenir uns 56 metres quadrats²⁷. L'amplada dels carrers havia de ser de 8 metres i la de les voreres d'1 metre i 20 centímetres. Respecte a la vessant econòmica, aquest propietari cedia els terrenys per als carrers i la plaça sense cap mena de cost per a l'Ajuntament, i imputà a aquest projecte un caràcter social: "*facilita el desarrollo de la propiedad entre las clases menos acomodadas*" i també esmentà: "*... Y por eso hemos repartido el terreno en manzanas cuyas longitudes permitiesen a mas de las edificaciones el terreno necesario para jardines, huertos y otros objetos indispensables no solo para la salubridad si que también para el recreo de sus habitantes.*"

Aquesta sol·licitud seria aprovada per l'Ajuntament el 28 de gener de 1869, amb els següents requisits:

- L'amplada del carrers havia de ser de 8 metres i amb la possibilitat d'intervenció esdevingut un *replanteo definitivo* de la zona.

- Quan comenta l'aspecte del terreny, diu el següent: *Se reconozca dicho terreno por el Sr. Arquitecto encargado del ensanche de esta población*. D'aquesta manera, la concessió és la primera notícia objectiva de què el municipi andreuenc està o si més no té voluntat d'articular un projecte d'eixample vers aquella àrea i de retruc és el primer exemple de la dinàmica que afectarà la construcció, urbanització i consolidació de futur passeig de Santa Eulàlia i les relacions entre els propietaris de la zona i l'Ajuntament de Sant Andreu intentant, homogeneïtzar aquest últim les seves postures tant de plantejament urbanístic, en el moment d'aquesta cessió encara en projecte, com les de caràcter econòmic. Val a dir que en aquest cas l'aspecte higienista serà molt important a causa de l'amplada dels carrers, tant la via principal com les secundàries i per les diferents posicions de l'Ajuntament i dels veïns, en el moment de construir els denominats *arroyos laterales*, per evitar les avingudes d'aigües, la plantació d'arbres i la col·locació de fanals²⁸.

Aquest aspecte d'uniformitat de criteris, centrats en el plantejament d'un eixample institucional, queda ben palès en el silenci administratiu envers la petició feta per altres veïns, propietaris rurals situats a l'entorn de l'antic camí de Sant Andreu a Horta, camí ja llavors obsolet i en vies de desaparició, segons la política municipal, però bàsic per a l'economia i comunicació d'aquests propietaris amb el seu entorn proper. Sabem que el 1872, aquests pre-

senten un projecte d'un camí "*que conduciera de la Iglesia de Santa Eulalia hasta el torrente d'en Piqué salvando el fondo de los cuatro caminos.*"²⁹ " amb la idea de restablir l'ús útil de la via³⁰. Amb carta de l'1 de juny de 1886 -14 anys després- signada, entre d'altres, per Silvestre Oliva, Pere Oliva, Pere Gra, Jeroni Durán, Pablo Nolla, Andrés Borràs i Sabadell, de Can Borràs, i Isidre Molins, tots petits propietaris rurals, reclamen que aquest projecte encara no s'havia realitzat. Set dies després, l'Ajuntament respon que en aprovar-se un projecte d'urbanització dels terrenys propers a la Rambla, deixen en suspens l'adequació de l'antic camí, al ser, aquest, incompatible amb el nou projecte d'expansió del poble.

Diferent posició adoptarà l'Ajuntament envers la presentació de nous projectes que sí que s'adeqüen al que ja estava planificat. És el cas de la proposta d'alineacions que de nou Pere Pous, J. Basté, important propietari de la zona compresa entre Santa Eulàlia i el futur hospital de la Santa Creu, i altres propietaris com els Germans Carbonell, presenten el 8 de setembre de 1875. El consistori accepta la proposta un mes després, i només l'amplada de les vies projectades, que de fet substituïen en l'ús l'antic camí de Santa Eulàlia, és modificada segons la següent raó: "*... ha de corresponder a la importancia que rapidamente adquirirá por ser via que une el casco de la población y el barrio donde radica.*" L'interès creixent dels propietaris de la zona pel projecte urbanístic, és justificable per l'evident revalorització dels seus terrenys³¹. De la mateixa manera, l'Ajuntament, amb escassos recursos tant econòmics com polítics, s'evita despeses econòmiques, ja que les possibles expropiacions es solucionen per mitjà de permutes a favor dels afectats, sobre terrenys de l'antic camí que ja quedava en desús. La raó econòmica serà el motiu principal perquè l'execució real de les obres s'iniciï quatre anys més tard, prèvia declaració de cessió gratuïta, feta el 1879 (18-12-1879) pels anteriors propietaris i els seus descendents.³²

Ja hem vist en l'apartat anterior, que aquest és el moment en què hem de considerar efectiu l'inici de la realització del projecte del passeig, des del c./Casanovas (actual Gran de Sant Andreu) i el Camí de Sant Iscle (a l'alçada de l'actual pl.Virrei Amat/ Passeig Pi i Molist)³³. Prova evident d'això, serà la presentació per part d'Aleix Soujol, empresari tramviàire, el 25 d'agost de 1880, d'un projecte de línia tramviàire que anava des de Sant Andreu a Horta, seguint el recorregut del Passeig de Santa Eulàlia³⁴. La malmesa economia andreuca allargarà més de 15 anys el projecte en la seva definitiva realització, malgrat l'impuls inicial que suposà l'alcaldia de Josep Soldevila (1882-1885) i la idea implícita que planteja, sobre la voluntat de consolidar una via, que havia de suposar quelcom més que un eixample, sinó un intent, malgrat els escassos recursos consistorials de dur a terme una expansió diferent a la proposada des de Barcelona com era la de les agregacions, seguint les intencions del consistori pel que fa a l'agregació basades en el fet diferenciador de Sant Andreu³⁵ i alhora un canvi de valoració del sòl que havia de repercutir en l'economia municipal.

Així, el 1883 l'obra és declarada d'utilitat pública i el 1890 (12-7-1890) s'anuncia públicament el projecte de travessies, obra de Josep Domènech Estapà, arquitecte municipal de Sant Andreu. L'agost d'aquest any, diversos propietaris de la zona presentaren un recurs amb sol·licitud de prolongar la nova via fins al c./ de Santa Eulàlia (el traçat segueix avui pel c./ Pere Artés). Aquests propietaris, Baltasar de Casanovas i el Marquès de Castellvell³⁶, segueixen la mateixa tendència expressada per altres propietaris a la zona. El futur passeig havia de suposar una revalorització implícita de les seves propietats i en algun cas un recurs per a la supervivència

de l'estatus i les propietats dels mateixos.

Finalment, la resolució es publica el 17 de setembre, i és aprovada per l'Ajuntament el 27 d'agost al *Boletín oficial de la provincia*. Quatre anys més tard, l'obra és declarada d'utilitat pública per la comissió d'obres de l'Ajuntament de Sant Andreu i s'encarrega la confecció d'un informe a l'arquitecte municipal, per tal d'avaluar aquesta decisió. Domènech i Estapà es pronuncia en els següents termes: " ... *hace falta ampliarlo hasta la calle Santa Eulàlia a fin de permitir el paso del transito rodado y de facilitar el acceso al trozo de vial ya construido, uniendo el casco urbano con una de las barriadas más importantes de San Andrés*³⁷". Per efectuar aquesta ampliació cal l'expropiació d'uns terrenys, en la seva major part agraris, i de les cases, tipològicament baixos situades entre els números 5 a 23 de l'esmentat carrer. El 8 de maig de 1896, el consistori aprovarà la utilitat pública de l'obra i iniciarà el procés d'expropiació. Un cop més, malgrat el cost elevat en comparació amb altres parts del passeig, l'Ajuntament farà el darrer esforç per tal de consolidar -ho.

És en aquest moment, que altres propietaris més o menys propers a la nova via, - recordem que des del nucli de Santa Eulàlia fins a tocar de la travessera (actual c./Concepció Arenal) el paisatge majoritari eren terres de conreu -, inicien processos d'urbanització de les seves propietats com és el cas d'Àngels Puig España de Caralt que sol·licità un permís d'urbanització de la seva propietat *Manso Garrigó o Senmenat* (a tocar el c./ Santa Pau). Aquesta urbanització anava des de la Riera d'Horta fins gairebé a tocar la Rambla i des de l'actual Avinguda Meridiana fins al c./ Ramon Albó. Si bé, el projecte és aprovat el 15 de maig de 1896, no ho serà definitivament fins al 15 de setembre de 1901.³⁸

Unes urbanitzacions, que si bé són progressives en el temps, no seran ràpides i es produiran molt probablement com a resultat dels interessos puntuals i de les dinàmiques econòmiques que puguin afectar els propietaris dels terrenys. Així, es pot veure una construcció urbana iniciada a cavall del segle passat i d'aquest, en els terrenys a tocar de la propietat abans esmentada. Els permisos presenten una certa concentració de les sol·licituds d'activitats industrials com les següents:

* 1900. Permís i construcció dels edificis de l'estació principal i central subministradora d'energia de la *Sociedad de Tranvías de Barcelona a San Andrés y extensiones*. Aquest complex naixia amb la creació del nou trajecte del tramvia elèctric de Barcelona a Horta.³⁹

* 1900. Permís per ampliar, amb un generador de vapor, una fàbrica de sabons a l'actual c./Antoni Costa, cantonada amb la Rambla de Santa Eulàlia.

* 1902. Es construeix, en les proximitats de la rambla amb el ferrocarril, un laboratori de farmàcia de la firma Pau i Cia., mogut amb força de vapor⁴⁰.

La urbanització de Can Sitjà.

La continuïtat en la construcció d'aquesta zona del passeig, no es tornarà a activar fins a la fi de la dècada dels vint, quan José Maria Anglés Civit, com a apoderat de la Marquesa de Castellvell, procedeix a "*la inmediata urbanización en las propiedades de Can Sitjà, masia de su propiedad*", situada en l'actual plaça de Virrei Amat i coneguda com el col·legi de la Bona Vida,

per les estades estivals de Rafael Amat i Cortada, Baró de Maldà, a inicis del segle XIX.

El projecte presentat el 25 de novembre de 1927, pretenia la urbanització de la zona compresa pels carrers Escòcia, passeig de Fabra i Puig, Desfar i l'actual d'Emili Roca, i serà aprovat el 2 de novembre de 1928.

La voluntat continuista és evident, ja que la mateixa Comissió de foment, aprovadora del projecte diu en el seu informe: "*Viene a constituir como una ampliación del proyecto de urbanización del Manso Garrigó, aprobado el 15 de mayo de 1896. El en si mismo no tiene estado legal, si se exceptua la línea relativa a la calle Escocia*"

Un valor afegit de l'esmentat projecte és també que: "*Contribuirá a favorecer la urbanización en una importante zona y particularmente establecer la comunicación entre el paseo Fabra y Puig y la calle Escocia. Vías ambas de importante tráfico que en su largo recorrido paralelo solo verifican por la calle Orense.*"

La posterior definició d'aquesta urbanització es farà mitjançant una sèrie de promocions cooperatives, com serien la del passatge Esperança - un grup de 30 cases de la Cooperativa de carregadors i descarregadors de cotó - i la del passatge arquitecte Millàs - un conjunt de 32 casetes unifamiliars de la cooperativa d'empleats del tramvia⁴¹ -.

La urbanització del "Vapor del fil".

El projecte d'urbanització de la Companyia anònima de *Hilaturas Fabra i Coats* als terrenys de la seva fàbrica coneguda com Vapor del fil, l'havia plantejat per primera vegada el febrer de 1906, en Ferran Fabra i Puig. Aquest projecte pretenia "*urbanizar los terrenos de su propiedad (...) mediante la apertura de varias calles y consiguiendo distribución de manzanas de terrenos edificables*"⁴². Eren uns terrenys que limitaven al nord amb el ferrocarril del nord i la travessera, al sud amb el carrer Nadal, a l'oest amb el passeig de Fabra i Puig i a l'est amb la Riera d'Horta.

Així, durant la tramitació d'aquest expedient, l'empresari va iniciar l'apertura d'un passatge, un carrer que, paral·lel al passeig de Fabra i Puig, dividia en dos la seva propietat. Aquest, va restar com a ús particular de l'empresa i va rebre el nom de passatge Escòcia.

El 1915, la Fabra i Coats va vendre una de les parts a l'empresa veïna, la Hispano Suïza. En concret es tractava de la més occidental, a tocar de la Riera d'Horta. Amb aquesta venda, la Fabra culminava un llarg procés de trasllat de la seva activitat industrial envers una zona més excèntrica de Sant Andreu. Procés obert el 1903, amb la compra de l'antiga fàbrica de Ca l'Alsina al carrer Gran, i continuat amb la compra de l'Algodonera Mas i Esteve, coneguda popularment com el Vapor del Rec. Una adquisició que complementava l'anterior i unificava la producció de l'empresa.

Sobre els terrenys del Vapor del Fil, situats a l'esquerra del passeig de Santa Eulàlia, l'empresa va presentar, el gener de 1919, un nou projecte per urbanitzar la part restant de la venda de la Hispano Suïza. Aquest projecte, signat per l'arquitecte Salvador Vinyals, professional vinculat a l'empresa, tractava d'articular una petita trama ortogonal entre els carrers Nadal, Passeig Fabra i Puig, carrer Concepció Arenal i el passatge abans esmentat, anomenat Escòcia.

La trama projectada es dividia en dos carrers direcció est-oest, el futurs carrers Camil Fabra i Passatge Fabra i Puig i un paral·lel a l'eix del passeig de Santa Eulàlia, que va rebre el nom d'Escòcia i que més o menys podria seguir la traça de l'actual carrer Dublín. L'amplada estimada pels carrers va ser de 12 metres. La realització i cessió dels terrenys dels nous vials per part de la firma, va restar pendent d'un pacte entre l'empresa i l'Ajuntament. Un pacte que s'establia amb el condicionant que el consistori es fes càrrec de l'explanació i la dotació de serveis (il·luminació, clavegueram...).

El projecte, aprovat definitivament el 29 de març de 1920, va permetre l'estructuració de la trama de carrers a la banda occidental del passeig de Santa Eulàlia, entre aquest carrer i la Riera d'Horta, i el Carrer Gran de Sant Andreu i el carrer Concepció Arenal. L'actitud benèfica-social dels propietaris de la Fabra, va deslliurar els terrenys d'una possible especulació immobiliària. Així, pocs anys després d'haver estat aprovat, el novembre de 1922, es decidia una nova utilització de l'espai i es creava un club esportiu i cultural, dotant el districte de les primeres instal·lacions esportives. Igualment, part de la parcel·lació va ser utilitzada per l'empresa per a construir un petit conjunt residencial per als càrrecs tècnics i executius de l'empresa, conegut popularment com "les cases dels Escocesos o dels Anglesos". Un projecte sol·licitat el 1909, però no consolidat fins al 1920.

La connexió amb la carretera de Madrid a França, passant per Mataró.

La integració del nucli andreuenc amb la resta de ciutat i especialment amb el limítrofa districte desè, van fer necessària la planificació de vies de connexió. Un aspecte ja previst, en certa mesura, al pla d'Alsina Amills de 1900 i al de Jaussely de 1907, solucionat, en aquest darrer, amb el denominat Passeig de Ronda, que des de Can Tunis unia els diferents nuclis fins a circumval·lar el futur Parc urbà del Besòs, a l'actual zona del Bon Pastor. Ara bé, fora d'aquests plantejaments teòrics, en l'informe crític fet per l'Associació d'arquitectes de Catalunya al pla d'exemple d'Ubaldo Iranzo, es fa menció de la necessitat de crear una via que unís ambdós districtes:

"Opinamos por nuestra parte, que convendría establecer un vía que enlazara directamente el Pueblo Nuevo (hacia el cruce de las calles Enna y Lope de Vega con San Andrés (cruce del ferrocarril de Francia y Manso))".

Una probable resposta a aquest necessitat va ser la presentada el 18 de març de 1913 pels regidors de la lliga, Pere Grau Mauri, els del partit radical, Mir Miró, Gaspar Rosés Arús i Ramon Font, sota l'epígraf de *"proyecto de prolongación de la rambla de Santa Eulàlia desde la calle de San Andrés hasta la carretera de primer orden de Madrid a Francia por la Junquera"*. Via, aquesta darrera, que és l'actual carrer Pere IV. Les argumentacions presentades pels regidors a dalt esmentats, en favor de l'apertura d'aquesta nova via, són expressades a la memòria del projecte, de la següent manera:

*"¿Viene realmente a llenar una necesidad que justifique el sacrificio pecuniario que se ha de imponer el Ayuntamiento? El que suscribe contesta sin vacilaciones a la respuesta formulada de una manera afirmativa."*⁴³. Aquesta taxativa afirmació està recolzada per un fet urbà que aquest projecte tracta de subsanar, com és que la carretera de Madrid a França, un cop travessat el Besòs en direcció a Barcelona, fa un recorregut de tres mil cinc-cents metres sense trobar una travessia

d'enllaç, i això suposa que per connectar amb Sant Andreu s'ha de donar una volta de més de sis quilòmetres. La via projectada, només de mil vuit-cents setanta quatre metres, suposa un estalvi important en el recorregut cap a Sant Andreu: uns quatre quilòmetres. I de retruc també, la possible connexió de Sant Andreu amb Horta, creant així una via que enllaçaria de mar a muntanya aquesta zona del pla de Barcelona. Pel que fa a les afectacions, eren mínimes, i els majors problemes els presentava la zona dels carrers situats entre el carrer Gran i el de Virgili, i especialment el traspàs del Rec Comtal. El projecte també afectava els terrenys de la fàbrica de Hijos de M. Puig, però en aquells anys estaven en desús. Més enllà d'aquest punt, fins a la carretera de Madrid a França, la inexistència de problemes d'expropiataris era evident, puix que afectava només a terrenys de conreu.

La memòria del projecte, elaborada pels serveis tècnics de l'Ajuntament el 31 de març de 1913, és aprovada per la Comissió de foment de l'Ajuntament, el 16 de juny de 1914, un cop resoltes les al·legacions presentades per la Junta d'aigües del Rec Comtal. Al·legacions fetes perquè el projecte no especifica com es modificarà la sèquia en el lloc de pas de la nova via. Especificacions que la comissió de foment deixa per la construcció efectiva de la via, permetent la intervenció de la Junta del rec en el desenvolupament de les mateixes.

Malgrat la celeritat en l'aprovació del projecte, mostra de l'interès municipal per la mateixa i la predisposició dels majors afectats, la junta del rec Comtal, el projecte no va prosperar. Molt probablement, els canvis polítics de 1915, amb un major predomini de la Lliga, propiciaren el desinterès per un projecte presentat pels radicals, però sobretot l'enorme cost econòmic i l'escassa rendibilitat d'ús a curt termini, ja que el pas per entre conreus era de més d'un quilòmetre i mig i les possibilitats urbanitzadores eren minses pel valor econòmic i de producció dels cultius.

Malgrat això, sembla ser que entre 1914 i 1932 es fa una operació d'apertura del passeig de Santa Eulàlia entre el carrer Sant Mateu i el carrer de Santa Coloma, vial que amb el temps és convertiria en el passeig de los Mártires de la tradició i que ja el 1974, en enderrocar-se una sèrie d'edificis dels carrers de Sant Sebastià i dels afores, donà pas al passeig Onze de setembre. La connexió, efectiva més o menys com el projecte de 1914 presentava, es va materialitzar amb un retard de més de vuitanta anys: el juny de 1995, amb la construcció d'un pont que unia Onze de setembre amb el carrer Prim.

El Passeig de Torras i Bages.

La creació d'aquest nou passeig va produir-se com una conseqüència i continuïtat de l'expansió que Sant Andreu de Palomar havia iniciat l'últim quart del segle passat, amb l'apertura del passeig de Santa Eulàlia. De fet, en uns dels primers plans urbanístics de Sant Andreu, fet pel mestre d'obres Joan Serret, el 1882, la zona del futur passeig estava dividida en diferents travessies i no es contemplava la idea d'un gran via central.

Set anys més tard, en un moment d'eufòria política de l'estament municipal andreuenc, i com a conseqüència de la inauguració de les obres d'explanació del passeig de Santa Eulàlia, el consistori, en sessió del 15 de març de 1889, decidia:

"Aprobar el anteproyecto de una calle de veinte metros de anchura que partiendo de la Plaza

de la Constitución por la calle de Santa Cristina se prolonga en línea recta enlazando con el camino de Santa Coloma entre los edificios llamados Casa nova del Molí y Las Carasses... Y dar a esta calle el nombre de Guardiola y Feliu y ordenar al Sr. Arquitecto Municipal formule el proyecto completo de calle de que se trata y de su enlace con las que existen a la derecha de la calle mayor”.

Un any més tard, el ple municipal condicionava el desenvolupament de la nova via, a la urbanització completa de la de Santa Eulàlia. El greu problema econòmic municipal i l'enorme despesa que suposaven aquesta mena d'obres públiques, junt amb la intensa polèmica política que mantenien els regidors, va impedir el desenvolupament de la via i va paraitzar el projecte fins a l'abril de 1908. Data en què s'aprovà un projecte de noves alineacions del passeig. Tot plegat, l'acte de reactivació del mateix.

Aquest projecte, junt amb el del carrer Malats (1912) i les reformes en la urbanització de la Plaça d'Orfila (1911) presenten un caràcter unitari i de conjunt que en el seu desenvolupament, suposaren la renovació urbana del nucli andreuenc. Una renovació recollida en el projecte d'exemple d'ubaldo Iranzo de 1909 i com hem vist aplaudida per l'associació d'arquitectes de Catalunya.

La nova via era de vital importància pel districte IX era el punt de connexió amb la carretera de Ribes però també, amb el passeig de Santa Coloma que en aquells anys es començava a construir. El nou passeig s'unia amb la carretera de Cornellà a Fogars de Tordera i permetia, així, la connexió amb Santa Coloma i amb Badalona i també, amb el Vallès. Encara que l'impuls més gran per la construcció d'aquest es degué la consideració de zona industrial que aquesta zona havia pres. Consideració que seria refermada amb els plantejaments de zonificació fets durant la dictadura de Primo de Rivera per la Comissió de Foment de l'Ajuntament que presentava la banda sud-oest de Sant Andreu amb aquestes característiques industrials.

El retard en l'apertura del passeig Torras i Bages s'havia produït bàsicament per l'enorme carrega econòmica que suposaven les expropiacions a realitzar. De fet, el seu traçat feia desaparèixer el carrer de Santa Cristina i part del de Sant Marta i suposava l'expropiació de més d'una vintena de propietats que responien directament a la categoria d'habitatges. Un altre punt de conflicte, més social que urbanístic era que la seva apertura destruïa el nucli antic del poble situat a l'entorn de l'església parroquial, excusa que havia estat bandejada pels regidors més tradicionals i reaccionaris per no iniciar el projecte.

L'aprovació del pla d'enllaços accelerà el procés, així el gener de 1917 era acceptat el canvi de nom del futur carrer a proposta del regidor de la Lliga, Josep Cararach, passant de dir-se Guardiola i Feliu a dir-se Torras i Bages, en memòria del bisbe mort un any abans.

Pel que fa a l'aspecte formal, el projecte d'apertura del Passeig Torras i Bages no només incloïa el traçat del passeig sinó l'ordenació dels carrers adjacents. És aquest el moment en què s'ordenà i es planifica aquesta zona de Sant Andreu. Obrint tres vies direcció mar-muntanya entre la plaça d'Orfila i l'actual carrer Palomar i que travessant el passeig connectaven amb el carrer Gran de Sant Andreu i amb una nova via denominada "calle D" - l'actual carrer Cinca - que corria per darrera l'església paral·lela al passeig, continuada per la via denominada "E" que més o menys seria l'actual carrer Coronel Monasterio.

Aquestes tres vies serien, la primera: el carrer nomenat amb el número 1 i que esdevindria el carrer Joan Torras, el carrer nº 2, l'actual passatge de Jacinto Guardiola, en clara al·lusió al propietari cessionant dels terrenys.

La segona via seria la formada pel carrer nº 3, l'actual passatge Isabel Ribó, una altra al·lusió al propietari, i el carrer nº 4, l'actual carrer Guardiola i Feliu, aquest carrer però va ser planificat en un primer moment com dos travessies denominades N i M i forçat per la pressió d'un propietari es suprimiria la dita " M " per passar a dir-se nº 4 . La darrera via planificada és el carrer Palomar, via que substituïria a l'antic camí de Santa Coloma. També, amb la denominació de carrer 101 es planificà l'actual carrer de l'Andana de l'estació.

Més enllà del carrer Palomar es van pensar l'apertura de dues travessies paral·leles a aquest, numerades amb els numero 9 i 10 i una travessia paral·lela al passeig Torras i Bagés dita " A " i que molt probablement hagués estat la continuació de l'actual carrer Eixemenis. Vies que mai van prosperar per la construcció de les casernes. Igualment, la cessió gratuïta de terrenys per part d'algun propietari, és el cas de Valentí Iglesias, motivà l'adaptació d'una nova via, nomenada amb el número 5 al projecte del passeig, en els terrenys per ell cedits i que fins la guerra havia de servir com sortida de carrega de la firma automòbils Ricart-España. I la urbanització si més no parcial, del sector planificat amb la via dita número 6, actual carrer Almirall Pròxima. Pel que fa a les vies restants 7 i 8, aquestes direcció mar-muntanya i altres paral·leles al passeig mai van reeixir com carrers i si com accessos a fàbriques pel mateix creixement de la zona convertida en una zona industrial al poc d'iniciar-se l'expansió del passeig.

El novembre de 1918, una moció municipal, de nou encapçalada per Cararach, decidia iniciar els tràmits d'expropiació de dos de les propietats afectades. Aquest procés va continuar amb les altres fins el 1929. Un any abans, 1917, s'havia iniciat l'apertura d'alguns carrers que havien de connectar amb la nova via i s'havien produït cessions de terrenys de propietaris interessats en els possibles guanys amb la resta de les seves propietats adjacents al passeig. Entre aquestes cal assenyalar la cessió gratuïta feta el febrer de 1917 per Tomàs Fontova dels terrenys " *por donde pasa la via pública en sustitución del camino de Santa Coloma y en la calle trazada en el paseo de Guardiola- Torras i Bages- y la calle San Andres* " ; la feta per l'industrial tèxtil Valentí Iglesias Abelló en la mateixa data , la feta per Pere Molins i Rovira el juliol de 1922 amb un valor dels terrenys de 9 ptes. el pam quadrat. I ja posteriorment, la de l'industrial Agustí Vila que demana una indemnització el febrer de 1927 per una finca situada al numero 28 del carrer Santa Cristina i adquireix un terreny nou que quedarà alineat amb el nou passeig. El valor del pam per l'adquisició nova és ja llavors de 52,9 ptes. el pam quadrat

El llarg i complex procés expropiatori havia d'entrar en conflicte el 1922, motivat per una revalorització substancial dels terrenys que provoquen una revisió sistemàtica de la quantitats assignades a les valoracions per expropiació fetes per l'Ajuntament. L'exemple més clar és el dels propietaris de les finques numerades amb els números 9 i 10 de la plaça d'Orfila i que havien de desaparèixer amb el nou passeig . Les diferències entre la primera valoració i la segona realitzades amb un interval de 18 mesos suposen un increment de més del 35 % el i confirmaven que la nova via estava creant expectativa entre els expropiats i sobretot entre l'opinió pública.

Aquestes revisions i els conflictes legals que d'elles es deriven van fer que Josep Cararach fos delegat per la Comissió de Foment de l'Ajuntament per actuar de mitjancer entre les parts, Ajuntament i propietaris, i ser el gestor del procés expropiatori que es desenvolupa a la zona més problemàtica, plaça d'Orfila i carrer santa Marta entre 1923 i 1926.

Un segon conflicte es succeirà, entre 1926 i 1930 amb els propietaris de terrenys situats

a tocar l'església parroquial, les vies del tren i el nou passeig. Aquests inicien una disputa per reubicar algunes de les travessies que havien estat dissenyades en el projecte inicial. Una acció destinada a aconseguir una millora sobre els possibles rendiments econòmics de les seves propietats. És el cas del propietari Enric Vila que el juny de 1926 vol forçar l'apertura del passatge Jacinto Guardiola fins al carrer 101, - actual carrer de l'andana de l'estació - , creant un nou carrer més llarg del previst per revaloritzar la seva propietat o el cas de Valentín Guix que per evitar l'expropiació de la seva propietat elabora una moció que pretén l'aprovació, l'agost de 1928 de la supressió del carrer dit M puix que creu que el passatge Isabel Ribó ja compleix els requisits de connectivitat necessaris per la zona. Una moció que prospera i es aprovada l'octubre d'aquell any i va permetre la salvaguarda de la propietat i una revalorització d'aquesta.

Finalment, la Junta Mixta d'Urbanització i Aquarterament creada el març de 1927 amb la idea de dotar a la ciutat de noves casernes o de reformar les existents ubicant-les segons criteris de estratègia i logística militar. Adquiriria uns terrenys per 1.113.863 pessetes, propietat de Valentí Iglesias, Jaume de Moner, Pere Borràs i Climent Guix i traspassats pel nou passeig per construir les dependències d'una caserna i parc d'Artilleria pel cos d'enginyers, el quart regiment a peu i el vuitè regiment lleuger pressupostades en 2.850.000 pessetes.

Aquesta adquisició va obligar a l'Ajuntament a fer un replanteig de la les línies de carrers entre el recent obert carrer Palomar (1917) i la carretera de Cornellà a Fogars de Tordera. Aquest replanteig que havia estat sol·licitat per la Junta Mixta, el juny de 1928 va ser aprovat el 27 setembre de 1928. Aquest nou replanteig suposà la desaparició d'un dels carrers projectats, la creació de nous i el desviament d'altres afectats per les noves construccions.

I s'especificaven de la següent manera:

“ Las modificaciones a realizar son las siguientes:

1º Reducción del ancho de via de la carretera de Ribas de 30 a 22,5 metros.

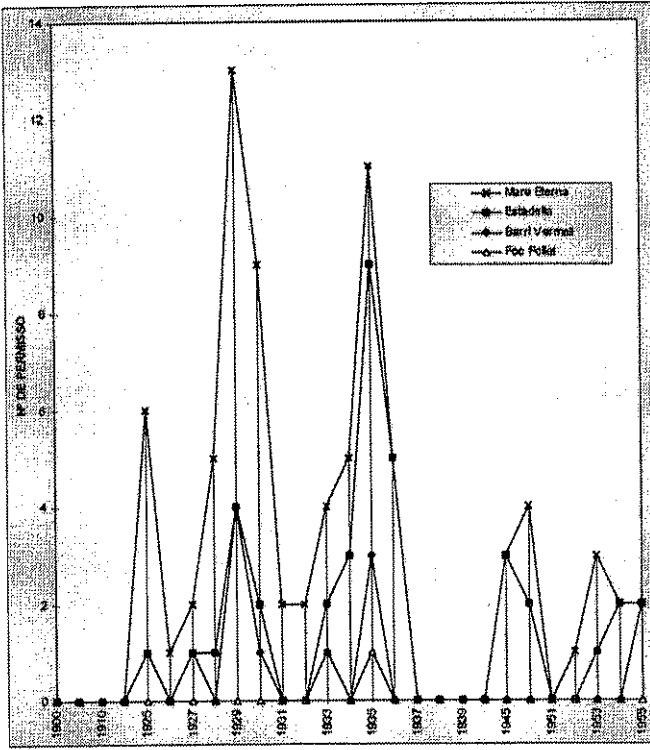
2º Prolongación de la calle Palomar entre la Rambla de Torras y Bages y la calle E, con el mismo ancho que actualmente tiene.

3º Supresión de la calle A entre las de Palomar y nº 10 y de esta y de la nº 9 entre la carretera de Ribas y la de Torras y Bages.

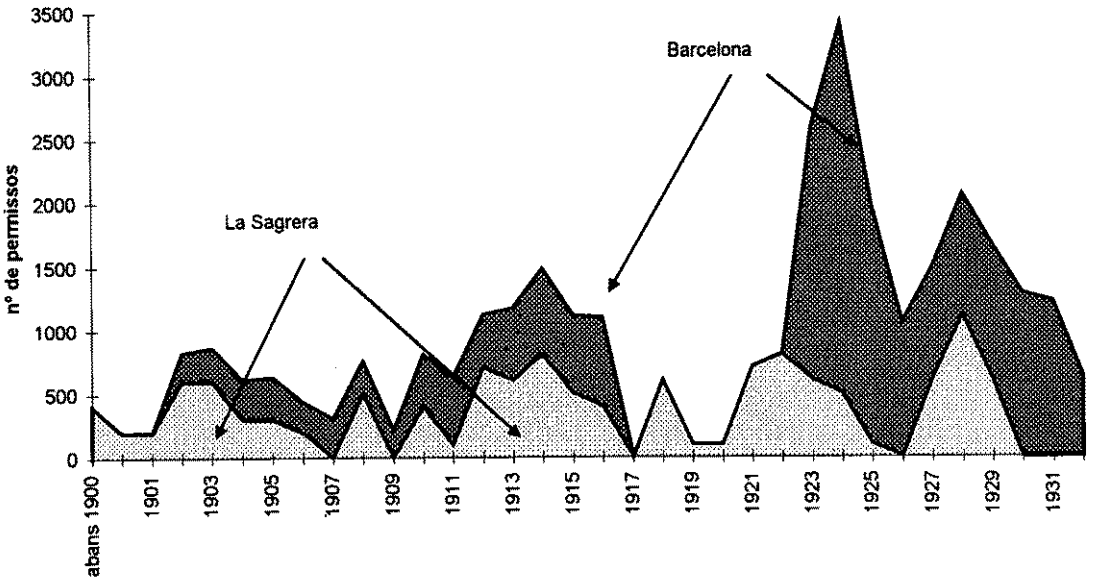
4º Desviación de la calle E entre las calles 4 y de Palomar y entre esta última y la carretera de Cornellà a Fogars de Tordera de modo que linde con los terrenos del ramo de guerra. “

A finals de 1928, s'inicien les obres definitives que culminarien amb l'apertura del passeig el 1932.

Altrament i contemporani a les obres finals de l'apertura del passeig, el Comissariat de la classe obrera i l'Institut d'atur forçós, ambdós dependents de la Generalitat van encarregar al GATPAC, la construcció d'una proposta d'habitatges per a famílies obreres, l'anomenada Casa Bloc i uns apartaments unifamiliars al passeig. El projecte, inaugurat l'abril de 1932 suposà un toc de modernitat i de compensació enfront les casernes militars per la nova via. Malgrat això, la disparitat d'usos, el militar, el residencial, l'escolar i bàsicament, l'industrial, en aquells anys instal·len a tocar el passeig, fàbriques com *la Fabrica Nacional de Colorantes y Explosivos, Discos Odeón, Automoviles Ricart-España*, *la Compañia Peninsular de Asfaltos* i la fàbrica de teixits *Guardiola y Albareda*, faran retardar el desenvolupament real d'aquesta via que no s'activarà fins a ben entrada la dècada dels seixanta.



Evolució dels permisos d'obres del barri d'Estadella (Sant Andreu - Dte. IX) entre 1900 i 1955
 Elaboració pròpia. Font: Sèries permisos d'obres. Arxiu Administratiu Ajuntament de Barcelona



Gràfic comparatiu dels permisos d'obres de Barcelona entre 1902 i 1929.
 Elaboració pròpia. Font: Sèries permisos d'obres. Arxiu Administratiu Ajuntament de Barcelona.

Un projecte de reforma: l'apertura del carrer Malats.

La creació del carrer Malats va respondre a la necessitat de crear una via de connexió entre el nucli central - administratiu, comercial i social- del nou districte i el carrer de Barcelona o Travessera (futur carrer Concepció Arenal). Via aquesta que connectava amb un baixador de ferrocarril, l'estació de mercaderies i tallers del ferrocarril del Norte, amb la carretera de Ribes i la Cornellà a Fogars de Tordera.

El 17 de gener de 1912, era presentada una proposta encapçalada pel regidor de la Lliga⁴⁴ Pere Grau, el tradicionalista Ramón Riera i el radical Gaspar Rosés a la *Comisió de fomento* del consistori. Aquesta era "*un proyecto para la prolongación de la calle Vasconia, antes de Riego desde la de Bartrina hasta la de San Andrés*". Els arguments per a la defensa d'aquest projecte eren la regeneració de l'entramat urbà de l'ex-poble de Sant Andreu i una clara voluntat higienista i de facilitar la comunicació⁴⁵. Una comunicació interurbana, tal com expressa el projecte entre la travessera i el carrer Bartrina, continuïtat de l'anterior, i el carrer gran de Sant Andreu i la plaça d'Orfila, nucli comercial i administratiu del nou districte.

L'inici de l'apertura d'aquest carrer s'havia plantejat uns anys abans quan un altre regidor de la Lliga, Josep Cararach havia proposat, el 1906, l'alineació i replantejament del carrer de l'Hostal, futura connexió del carrer Malats entre Gran de Sant Andreu i la plaça d'Orfila. Les causes econòmiques i la perspectiva d'iniciar un procés expropiatori va posposar la realització del projecte.

Aquest procés, plantejat al projecte de 1912, suposa l'expropiació de 46 propietats per tal de poder obrir el nou carrer i realitzar un profund esventrament urbà a similitud i escala de districte del realitzat a la reforma del casc antic de Barcelona. Aquesta apertura i les expropiacions renien dues vessants, d'una la que afectava als habitatges situats entre el carrer gran i el carrer de Planas (actual carrer Còrdova). L'altra, *afectaba a patios sin edificio alguno y espacios ya destinados en el presente a la circulación pública*. El projecte també facilitava, l'apertura de noves travessies fins aleshores tancades com els carrers Arbúcies i Cid i la connexió i continuïtat d'altres com els carrers Fraga i Matagalls. L'amplada projectada, 14 metres, refermava la voluntat de comunicació i higienista i oferia al nou la possibilitat de ser guarnit amb arbres. El projecte es aprovat el juny de 1912 i el març de 1914, després de l'aprovació pressupostària preceptiva, s'iniciava el procés d'expropiacions que havia de finalitzar el 1916-1917. Aquell mateix any s'iniciaven les obres d'apertura i explanació que finalitzarien amb la inauguració el 1922⁴⁶.

Naixement de noves barriades: Can Berdura, Estadella i Trinitat

La barriada de Can Berdura.

El nucli industrial martinenc va provocar des de l'últim quart del segle passat, la necessitat de nous espais per encabir habitatges pels treballadors de les fàbriques, és així que apareixeran nuclis com Camp de l'Arpa i s'engrandiran d'altres com la Sagrera, Clot, etc... A la banda de dalt de la via del ferrocarril del Norte i gràcies a la construcció el 1867 de la carretera que unia

la carretera de Ribes amb la Carretera de Barcelona a Horta, l'anomenada carretera nova de la Sagrera a Horta, el futur carrer Garcilaso. A finals del segle passat es va anar creant un nucli que a l'entorn d'aquesta via prendrà el nom d'una masia de la zona, Can Berdura. Així, els primers intents urbanitzadors es donen el 1895 amb la petició d'un permís per realitzar una urbanització que abastava els actuals carrers Jordi de Sant Jordi, Matanzas, Pinar del Rio, etc... La urbanització sol·licitada per propietaris de la zona, Manuel i Pere Romani i els germans Andreu Lluís i Pere Oliva no serà aprovada per no adequar-se al pla Cerdà, però demostra els interessos dels propietaris per urbanitzar la zona. De fet, l'apertura dels carrers a dalt esmentats sorgeix per aquelles dades i els noms més que referències indiane testimonien el desastre del 1898 amb la pèrdua de les colònies i el trauma que a nivell nacional això va suposar. Serà a inicis de la dècada dels deu quan una sèrie d'industrials i financers de mitjana importància s'instal·len a la zona, en concret al carrer Garcilaso entre els carrers Puerto Príncipe i Francesc Tàrrrega, primer en cases-torres d'estiueig que més tard convertiran en residència⁴⁷ o bé en torres de caràcter residencial que aniran omplint algunes parcel·les del barri i donant-li una fesomia característica⁴⁸; però que conviuran amb formules d'habitatge més senzilles (casa de cos, passadissos, etc...). Tot plegat, mostrant una continuïtat de les mateixes tipologies residencials que es donen al Guinardó, Font d'en Fargas i Horta⁴⁹. Aquest nucli, agafarà la masia de Can Berdura, com l'identificador de la zona que progressivament s'anava ocupant⁵⁰. Nom que tindrà un cert èxit i que fins i tot es agafat per l'associació de propietaris que el 1918 es va crear a la zona. Aquesta urbanització de la barriada de Can Berdura no es va culminar fins la dècada dels seixanta amb l'ocupació de molts solars per petites empreses i tallers.

La barriada d'Estadella⁵¹.

L'inici de la urbanització de la barriada d'Estadella, situada entre el Torrent d'Estadella i les sèquies Noval i de la Madriguera, prop d'on s'ubicava un molí de tradició medieval es va iniciar el 1925 com demostren els permisos d'obres. Les cases de planta baixa en la seva majoria s'estenien pels actuals carrers del Barri Vermell, Foc Follet, Mare Eterna i Estadella i volen respondre a les necessitats d'habitatge per l'afluència migratòria i els elevats lloguers de l'època, és per això que el seu creixement serà anàrquic des de la mitjana de la dècada dels vint fins ben entrada la dels cinquanta, amb fort nivell de construcció els anys 1929 i des de 1932 fins l'inici de la guerra civil.

De fet, va ser aquesta pressió popular dels que allí s'anaven a instal·lar, provinents d'altres zones de la ciutat, Poble Nou, Barceloneta, Taulat, Clot, etc... el que havia de reedificar l'urbanisme de l'àrea, passant a ser considerada com zona d'habitatges, el juny de 1926 amb el nom de *Urbanización Estadella o de la Madriguera* ja que estava destinada des del pla de modificacions de l'Eixample de 1925, com en els projectes de Jaussely com en el pla d'enllaços de 1917 a ser un parc urbà.

Un factor clau per aquest canvi de qualificació va ser, molt probablement, la pressió de l'empresari Enric Sanchís que aquell mateix any sol·licità el permís per construir 25 habitatges pels treballadors de la seva fàbrica de productes químics, coneguda popularment *com la de la*

pudor i que estava situada a l'illa Enric Sanchís, Llinars del Vallés, Mina (després Estadella) i Foc Follet. Aquests habitatges aviat van rebre el nom de barriada Sanchís⁵². Aquesta acció paternalista, anirà més enllà i encetarà la construcció d'uns locals parroquials. A finals de la dècada dels vint s'iniciarà la construcció del grup de cases barates Milans del Bosch. Tres realitats urbanes que formaren part del futur barri del Bon Pastor.

La llunyania respecte a qualsevol nucli urbà proper, la manca d'una via de comunicació clara i alternativa a l'existent, el riu Besòs, la guerra i sobretot, l'alt valor de les terres de regadiu dels voltants van avortar una expansió més fructífera de la barriada d'Estadella. Aquesta que havia continuat, després de la contesa omplint els solars dels carrers abans esmentats i a la banda esquerra del c./ Sant Adrià, el carrer Sas i per l'eix del passeig Enric Sanchís va ser tallada radicalment el 1955 amb la creació dels polígons industrials i el 1957 amb les expropiacions pel polígon del *Plan de urgencia social* que va fer a la zona.

El naixement de Nou Barris⁵³.

La primera gran onada constructiva que es produeix a Nou Barris cal situar-la entre 1917 i 1936 quan aquest territori s'aplegava dintre del districte de Sant Andreu de Barcelona.

Aquest creixement urbà va tenir un tímid precedent al caliu de la urbanització del Passeig de Santa Eulàlia (actual Fabra i Puig) a la zona de Vilapicina a les darreries del segle XIX. Urbanització que tenia la voluntat d'unir el nucli de Santa Eulàlia de Vilapiscina amb el nucli de la Plaça de Bacardí gairebé a tocar Horta.

A finals de la I Guerra Mundial, coincidint amb l'impuls constructiu de la ciutat a redós de l'expansió econòmica generada pel conflicte bèl·lic. Sorgirà així, l'anomenada barriada de Can Dragó que aplegarà els nuclis de Can Borràs, Prosperitat, Verdum, Charlot, Roquetes i Guineueta, i que es convertirà en un dels suburbis més dinàmics de les perifèries urbanes que sorgides al Pla de Barcelona en el període d'entreguerres.

Aquest fenomen constructiu configurarà un nou assentament humà extern a l'antic nucli de Sant Andreu que s'anirà consolidant al llarg dels anys vint i que es va caracteritzar per una població jove, immigrada i jornalera.

La barriada de la Trinitat

L'agregació del municipi de Sant Andreu de Palomar a Barcelona el 1897 integrà el turó dins el terme municipal de la ciutat. La llunyania i la manca de poblament farà que sigui destinat a la ubicació de serveis, especialment sanitaris i d'abastament de serveis (aigua, electricitat), per a la ciutat.⁵⁴

El naixement del barri s'articula com un intent de continuar el creixement del nucli urbà de l'antic municipi de Sant Andreu de Palomar, agregat el 1897 pel seu extrem nord-oest. Continuant aquest per la carretera de Ribes i la seva unió amb al que a la dècada dels anys vint d'aquest segle va esdevenir passeig de Santa Coloma.

La connexió d'aquestes dues vies i la facilitat d'accés al municipi andreuenc expliquen la

colonització i ocupació dels vessants oest i sud-oest del Turó de la Trinitat, a partir de 1921.

Des d'aquest any es documentem els primers permisos d'obres per passar a tenir un espectacular creixement el 1925 i un de més progressiu i continuat entre 1931 i 1936.

La nova població s'instal·larà al llarg dels antics camins i corriols que creuaven transversalment el turó, aquests esdevindran amb el creixement urbà del barri, els carrers de la Trinitat, Finestrelles, Foradada i amb menor mida s'ocuparan els vessants més excèntrics obrint-se els carrers de Mireia i Ausona.

Ara bé, la majoria dels nous habitants es van concentrar a l'entorn de l'espai més pla que s'estructuraria com una plaça, la Pl. del Besòs (avui de la Trinitat) i dels carrers que d'ella sortien, c./ de la Madriguera, c./General Villacampa (avui c./ Turó de la Trinitat) i c./ Galícia

La totalitat de les edificacions són de planta baixa i d'escasses proporcions, semblants als que trobem en aquests moments a tot el districte IX que incloïa Sant Andreu, Horta i Nou Barris. Dins del que hom a anomenat "caseta" amb unes dimensions situades entre el 40 i 70 metres quadrats, Són habitatges de quatre peces amb una distribució molt senzilla i algunes dotades d'un espai davanter a modus de petit pati, en alguns casos aquest es presenta a la part posterior. La majoria de les edificacions estaven aliniades al carrer i s'adapten a la topografia fent passadissos i escales.

Pel que fa al regim de propietat, cal apuntar dos conceptes que mostren el paisatge urbà que es configura a la Trinitat Vella. D'una banda, el concepte de "colònia" i d'altra, el de "casita de recreo". El primer, malgrat altres consideracions, expressa una concepció que vol argumentar la urbanització d'un espai verge i a la vegada el fet, encara que subjacent, d'una tipologia unitària de la construcció.

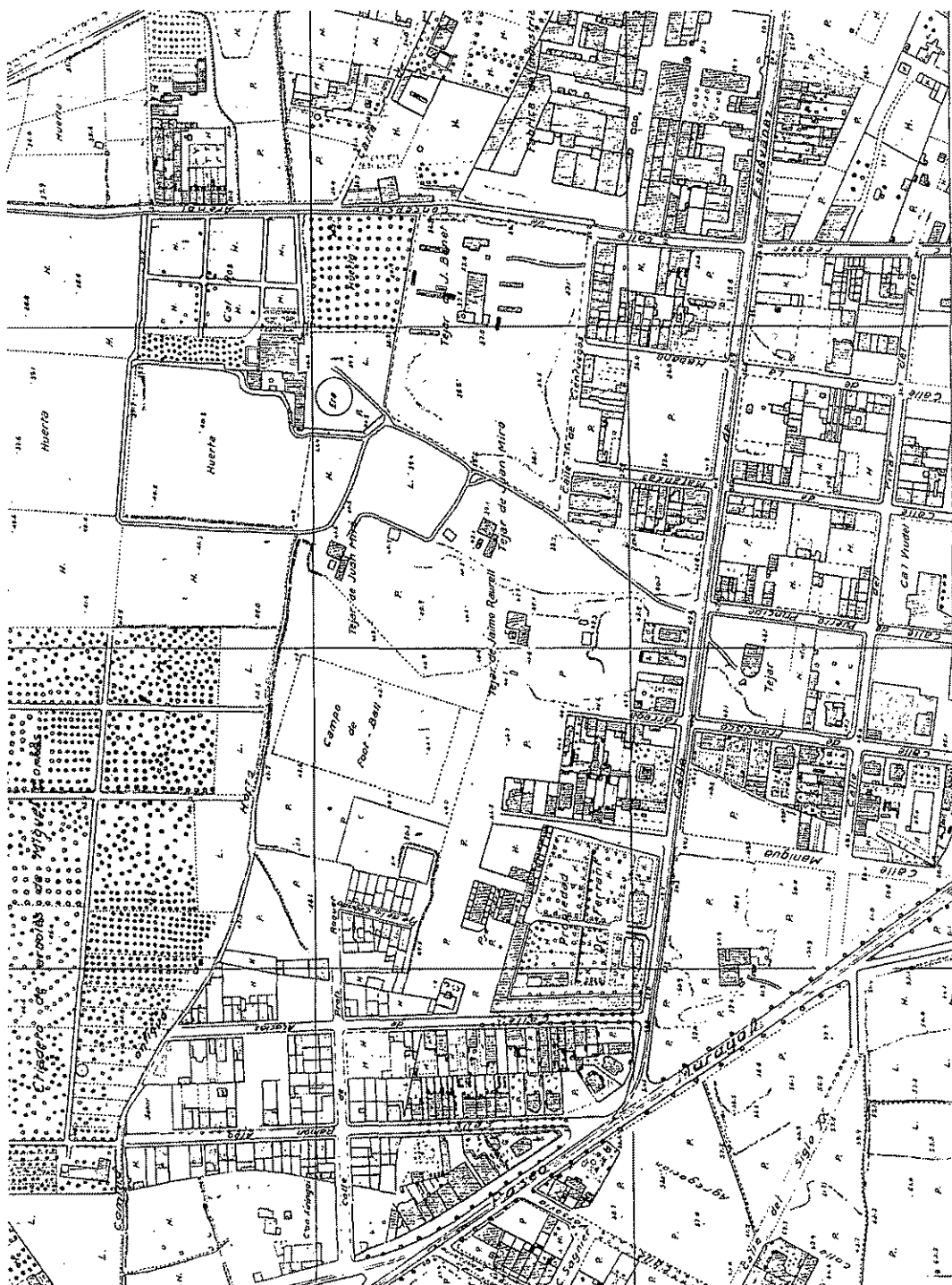
El segon concepte, mostra que la concepció que d'aquell espai té la població propietària és la de ser utilitzat com espai de descans. Un concepte, si més no, nominal puix que la majoria de les noves construccions seran ocupades per llogaters ja que els propietaris viuen de forma majoritària a la dreta de l'eixample i la Barceloneta i construeixen amb una clara visió inversionista. Un exemple significatiu d'això és el conjunt de 10 cases de l'anomenat *barrio de Argilaga*, construït per Simeon Argilaga entre 1925 i 1926 i destinades a ser llogades.

Consolidació de la trama viària: La Sagrera⁵⁵.

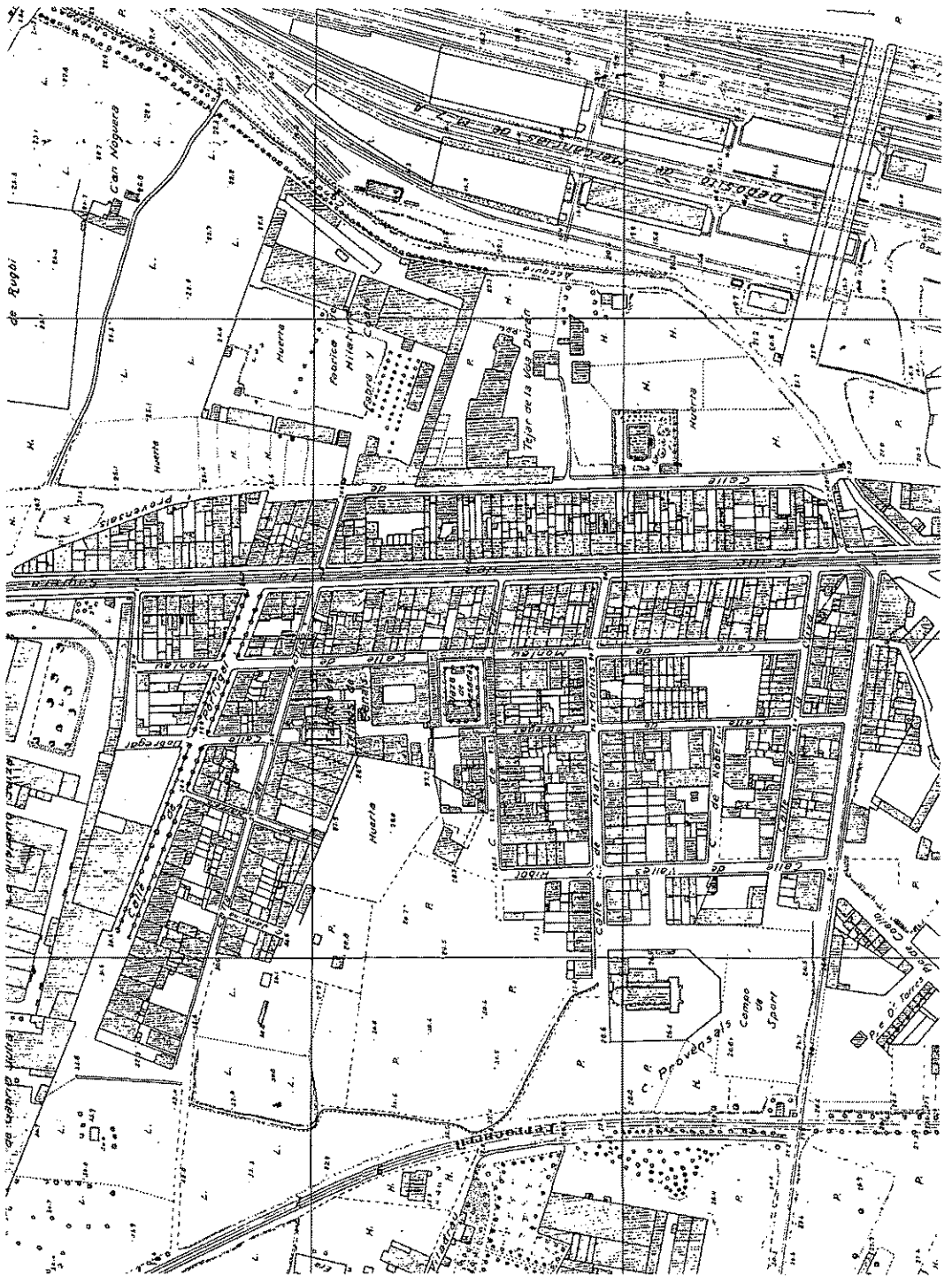
El creixement del barri de la Sagrera en els anys inicials del segle XX va voler continuar la trama de carrers establerta a la dècada dels setanta del segle XIX, especialment a partir del nucli de la Plaça Masadas, urbanització dirigida per l'advocat i veï de Sant Andreu J.E. Coll i Masadas a partir de 1877 a semblança de la urbanització realitzada per Josep Maria de Nadal i Vilardaga, a Sant Andreu, a la plaça del mateix nom el 1875. El barri en creixement poblacional per l'afluència de mà d'obra per les fàbriques en ell ubicades va expansionar-se cap altres indrets conseqüència de grans infraestructures com l'Hospital de la Magdalena (actual Institut Guttmann), L'església de Crist Rei i l'estació de mercaderies que s'estaven construint. Aquest creixement progressiu manifestà els seus màxims entre 1915 i 1925.

La majoria d'habitatges que es construeixen són de planta i amb un pis exemplificant

l'habitatge obrer per excel·lència que a les darreries de la dècada dels vint aixecarà alçades de fins i tot cinc pisos. Malgrat això, a La Sagrera de les primeres dècades del segle s'observa un espectacular creació de tallers i construccions destinades a finalitats fabrils que en molts dels casos són subsidiàries de les grans empreses de la zona. Altrament, alguns propietaris de sol veien les possibilitats de guanys amb l'establiment de lloguers i enceten la construcció d'una sèrie d'habitatges en les zones d'expansió a dalt esmentades d'entre aquest cal destacar les edificacions del Passatge Coello, entre 1923 i 1927 que amb el temps rebran el nom del *Barranco del Hambre* i els habitatges pels ferroviaris fets amb motiu de la construcció de l'estació de mercaderies de la Companyia MZA.



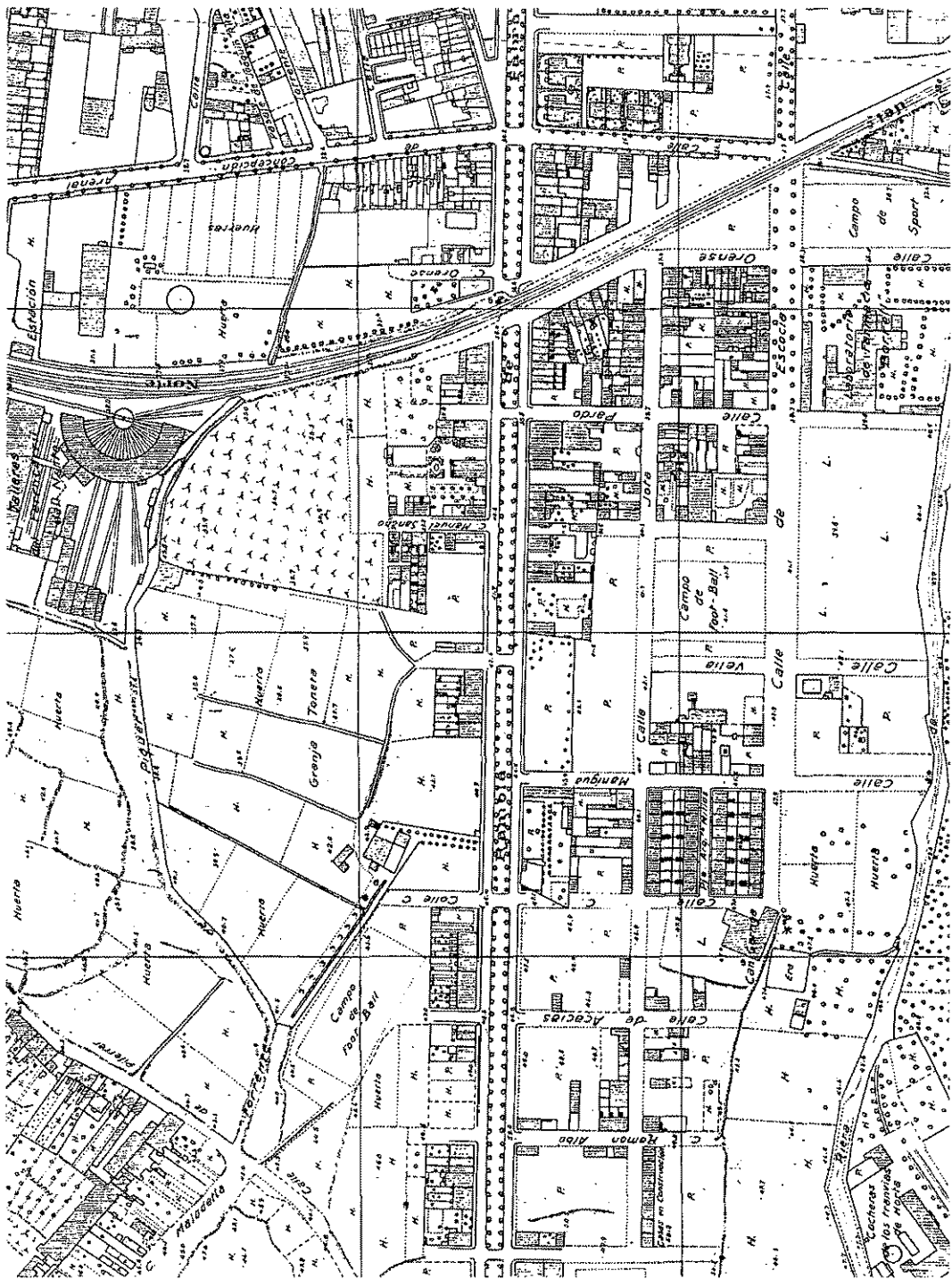
Desenvolupament urbà de la barriada de Can Berdura i la urbanització de Salvador Riera i Ramón Albó (actual carrer Acàcies). Font. Plànol de Barcelona realitzat per la Brigada topogràfica d'Enginyers. Fulla 16. Any 1927



Desenvolupament urbà de La Sagrera



Desenvolupament urbà de l'àrea sudoest i oest de Sant Andreu. Urbanitzacions del vapor de Fil y de la plaça de les Palmeres.



Desenvolupament urbà del Passeig de Santa Eulàlia entre carrer Concepción Arenal i Vilapicina.

Notes.

¹ Una versió resumida d'aquest treball va ser presentada a : M.CHECA. *Construcció i adaptació urbana . De Sant Andreu de Palomar al Districte IX (1897-1931)*. Dins: V Congrés d'història de Barcelona. Centenari de les agregacions municipals. 1897-1997. Desembre, 1997.

² CELMA,N.,CHECA M., SERRA,J. SERRANO,Y. *La urbanització Nadal i el procés de consolidació del passeig de Santa Eulàlia (Sant Andreu de Palomar, Barcelona.)1875-1930*. Dins *FINESTRELLES*, (Revista del Centre d'Estudis Ignasi Iglésias), nº17, Barcelona, 1995.

CHECA, M., SERRA,J., SERRANO, Y. *Finançament local i expansió urbana: El cas de Sant Andreu de Palomar (1870 -1885)*. Dins. III Congrés internacional d'Història local de Catalunya. *Funcionament de les finances locals al llarg de la història*. Barcelona. 17 i 18 de novembre de 1995. L'Avenç, Barcelona, 1996. I també:CELMA,N.CHECA,M, SERRA, J. SERRANO, Y. *Un eixample per Sant Andreu de Palomar. La urbanització del camp d'en Nadal,1870-1930*. Dins . IV Congrés d'Història de Barcelona . Barcelona, 12 al 15 de desembre de 1995, Barcelona, 1997.

³ El tema ha estat tractat per F. Nadal. NADAL, F. *Burgueses contra el municipalismo . La configuració de la gran Barcelona y las anexiones de los municipios (1874-1904)*. Geocrítica, 59-60. 1985 i també: NADAL, F.*Els municipis del pla de Barcelona, una perspectiva geogràfica. Entre l'agregació i la creació d'una gran Barcelona*. L'Avenç, nº 95, juliol-agost 1986.

⁴ Aquest projecte tenia tres grans línies mestres: 1. Creació de grans vies que creuaven la ciutat de est a oest i de mar a muntanya. 2. La redefinició de grans parcs públics i 3. La construcció d'un passeig, marítim del carrer Marina al Besòs. Veure: JULIAN, I. *L'urbanisme a Barcelona entre dues exposicions (1888-1929)*. Barcelona, 1988, p.45 i també: GALERA, M., ROCA,F i TARRAGÓ,S. *Atlas de Barcelona*, Barcelona, COACB, 1982, p. 584.

⁵ TORRES i CAPELL M. El planejament urbà i la crisi de 1917 a Barcelona. Barcelona, UPC, 1989. P. 54 i s.

⁶ Les eleccions municipals de 1901 va ser quanyades per la Coalició Republicana amb 11 regidors i per la Lliga Regionalista amb 11 regidors més, dos dels quals eren del grup catòlic dretà Defensa Social. Malgrat aquest canvi de forces polítiques encara van restar a l'Ajuntament 15 regidors caciquils monàrquics que serien esborrats del panorama polític a les eleccions següents de 1903. Veure: BALCELLS, A. *Vida i institucions polítiques*. Dins. Història de Barcelona, Volum 7, Barcelona, 1995. P.265 i s.

⁷ El cas més evident és el de Puig i Cadafalch, membre de la Lliga regionalista i regidor a l'Ajuntament de Barcelona en els primers anys del segle. Respecte a les seves idees respecte al planejament urbà són un bon reflex aquestes paraules: " *Cal trencar la quadrícula... cal trencar-la fent vies radials que lliguin els pobles del pla amb Barcelona, aprofitant les velles carreteres, fent angles aguts ... fent vies tortes i illes irregulars, cal fer boscos i jardins... cal aixecar-hi edificis públics aïllats... cal fer un organisme amb vida, amb llibertat i varietat que us ha mancat fins ara.*" Extret de: PUIG i CADAFALCH, J. *La Barcelona dels anys a venir*. La Veu de Catalunya, 29-12-1900, 7-1-1901 i 22-1-1900. Citat per TORRES i CAPELL, M. Op.cit. nota 5. p. 54 i s.

⁸ JULIAN, I. *L'urbanisme a Barcelona entre dues exposicions (1888-1929)*. Barcelona, 1988, p.47 i s, D.A. *Historia del urbanismo en Barcelona*,Barcelona, 1970 i Op. Cit nota 5.

⁹ Op. Cit. Nota 8. p. 75.

¹⁰ Ben expressives són les paraules del Informe que la Asociación de arquitectos de Cataluña fa d'aquest pla d'eixample. " *Limitese, es justo, a los lugares donde existan intereses creados, calles abiertas con construcciones, el plano Cerdà, pero en ningún modo se obligue a la futura Barcelona,a privarse de la ventajas y atractivos que pueden proporcionarle una solución más moderna, en los lugares donde es dable hacerlo libremente.*" Veure. D.A. *Informe sobre el proyecto de Ensanche de San Martín y San Andrés*. Dins. Anuario de la Asociación de arquitectos de Cataluña, Barcelona, 1910. P.209

¹¹ MARTORELL, V, FLORENSA, A., MARTORELL OTZET,V. *Historia del urbanismo en Barcelona*. Barcelona, 1970 p. 37.

¹² Op. Cit. Nota 8. p.74 i s.

¹³ Veure. D.A. *Informe sobre el proyecto de Ensanche de San Martín y San Andrés*. Dins. Anuario de la Asociación de arquitectos de Cataluña, Barcelona, 1910. P.205-211.

¹⁴ Op. Cit. Nota 13. p.207

¹⁵ Op. Cit. Nota 13. P. 209

¹⁶ GALÍ,A. *Història de les institucions i del moviment cultural a Catalunya (1900-1936)*. Llibre XX. Pàg. 375

¹⁷ CLAPÉS, J. *Fulles històriques de Sant Andreu de Palomar*, vol II, secció VI, pàg.55

¹⁸ *Op. Cit.* Nota 17. Pàg. 63.

¹⁹ Un exemple paradigmàtic és Can Guardiola, situada al número 13 del passeig, cantonada amb carrer Cuba. 1904. El permís d'obres està registrat el 28 de juny de 1903 pel mestre d'obres Josep Codina i Clapés. La casa era un encàrrec de l'industrial Francesc Guardiola i Juvany i la seva dona Pilar Elías, en un intent de canviar de l'antic domicili que tenien al carrer Gran. Té tres plantes amb frontó i terrat. Està decorada amb esgrafiats a la façana enmarcant les obertures. Actualment es troba protegida pel Catàleg de patrimoni arquitectònic històric-artístic de la Ciutat de Barcelona.

²⁰ MUNSÓ CABÚS, J. *Els cinemes de Barcelona*. Barcelona, 1995. pàg.205 i s.

²¹ *Op. Cit.* Nota 17. Pàg. 115

²² *Op. Cit.* Nota 17. Pàg. 122

²³ El 1885 el rector de Santa Eulàlia de Vilapiscina considerant la parròquia insuficient encarregà a l'arquitecte Domenech Estapà, el projecte d'un nou temple. Segons paraules d'ell en la seva sol·licitud la feligresia es calculava en 4000 animes. CLAPÉS, J. *Fulles històriques de Sant Andreu de Palomar*. vol I secció V.Barcelona,1931 (1984) p.88 i s. i també V.V.A.A. *125è aniversari de la Parròquia de Santa Eulàlia de Vilapiscina* (Catàleg de l'exposició commemorativa) Barcelona, 1993. p.3 i s.

²⁴ DIAZ PERERA, E. *La inversió del sòl a Barcelona en el procés d'acumulació de capital*.a: El Pla de Barcelona i la seva història, Actes del I Congrés d'història del Pla de Barcelona, Barcelona, 1984.

²⁵ A.M.Dte.St.Andreu, *Carpeta Fomento San Andrés*.

²⁶ Díez Quijano, D. *Les masies d'Horta*. Col·l. Història d'Horta, nº13, Barcelona 1986 p.31 i s.

²⁷ Posteriorment, aquesta superfície es veurà reduïda per la falta de recolzament en la seva iniciativa urbanitzadora d'altres propietaris i veien - Pere Pous - la perduda de rendiment de la seva propietat. Segons consta en la carta que ell envia a l'ajuntament de Sant Andreu amb data 18 de març de 1875.

²⁸ Seguint la preocupació general a l'època amb teories i projectes com els de Cerdà, Garcia Faria, Monlau, etc. I la incidència de les epidèmies de colera, especialment significatives a Sant Andreu. Veure. A.A.V.V. *El naixement de la infraestructura sanitària a la ciutat de Barcelona*. Sèrie Salut Pública, nº16.Barcelona,1987.

²⁹ *El fondo de los cuatro caminos serien la zona dels actuals carrers Alloza, Santeny, Alella,etc...*

³⁰ Són reiterades les cites als llibres d'actes de l'Ajuntament de Sant Andreu referents aquesta petició. A.M.Dte Sant Andreu *Llibres d'actes 1872*. 94,96v,104v,106v i 109

³¹ Desconeixem pel que fa al municipi de Sant Andreu, si aquest interès es transformà en peticions a favor de la agregació a Barcelona, perseguint una major consolidació del fenòmen especulatiu, tal com es va fer a Gràcia o Sants. Veure NADAL, F. *Burgueses contra municipalismo. La configuraci3n de la Gran Barcelona y las anexiones de municipios (1874-1904)* a.GEOCRITICA, nº159-60. Barcelona, 1985. p.44 i s.

³² J.Clapés assenyala que en el període de 1882 a juny de 1885,l'ajuntament de Sant Andreu va tenir un dèficit de 145.599,36 pessetes, malgrat tenir ingressos pressupostats per aquest període de 443.101,28 ptes Igualment esmenta que en el període de 1888 a 1889 es pagaren deutes a hisenda per valor de 15.290,64 ptes, igualment assenyala que les obres d'explanació de la Rambla van costar 7.305,79 ptes. CLAPÉS, J. *Fulles històriques de Sant Andreu de Palomar*.vol II secció V. p.15 i s. Barcelona 1931 (1984)

³³ La historiografia local tradicional, assenyala com a data de l'explanació de la futura rambla, 1877, La documentació consultada sembla situar l'inici de la construcció a les darrerries de 1879

³⁴ Aquest projecte tenia el suport de Ram3n Espiell, Joaquín de Ros, propietari de Ca l'Armera (c./ Cardenal Tedeschini,32) i el Marqués de Castellvell, propietari de Can Sitjar (Pl.Virrei Amat),amb dues propietats en la zona d'influència del passeig. El projecte serà desestimat per falta de suport econ3mic dels ajuntaments afectats i perque el passeig en el moment de presentació del projecte no estava obert fins al carrer Gran. Veure: DIEZ, D. *Els transports d'Horta*. Història d'Horta,n1 4. Barcelona 1987 i tambj: BARROSO, C., CHECA, M. i VIVANCOS, D. *Els tramvies de vapor al Pla de Barcelona*.III jornades d'arqueologia industrial de Catalunya.Sabadell,1994 (1996).

³⁵ F.Nadal explicita que el fet diferenciador de Sant Andreu i Sant Martí queda expressat per la consciència de ser zones destinades a la producció industrial i a la residència d'obriers i les repercussions fiscals que per aquesta classe tindria i serà la base de les seves alegacions en contra de la agregació. NADAL,F. *Op.cit.* nota 31, p.30 i s.

³⁶ Aquest darrer gaudia de la propietat de Can Sitjar, o l'anomenat per Rafael d'Amat, Col·legi de la Bona Vida. Veure. R.d'AMAT,BARO DE MALDA. M.Arizeta (ed.) *Jornals del Col·legi de la Bona Vida*. 1797,1993 Barcelona.

³⁷ *Op.cit.* nota 25

³⁸ Exp. S.A.3. Archivo administrativo municipal de Barcelona. Caja "alineaciones de Sant Andreu." i també a Sección Fomento de obras públicas. Archivo Administrativo municipal de Barcelona.

³⁹ Registros de obras particulares: Archivo administrativo municipal de Barcelona.

⁴⁰ CORDIVIOLA, A. GARCIA SOLER, C. MONTCLUS, F.J. i OYON, J.L. *La formación de Nou Barris. Dinámica y explosión de la construcción residencial en la periferia de Barcelona. 1897-1935*. III Congrés d'història de Barcelona. Ponències i Comunicacions. Barcelona, 1993.

⁴¹ TATJER MIR, M. *Soluciones a la crisis de l'habitatge popular a Barcelona: Les primeres experiències a Sant Andreu (1909-1937)*. Dins. Sant Andreu. De poble a ciutat (1875-1936). Finestrelles, nº 9 Barcelona, 1998

⁴² Lligalls. Sèrie Urbanització i reforma. Arxiu Administratiu Municipal.

⁴³ Lligalls. Sèrie Urbanització i reforma. Arxiu Administratiu Municipal .

⁴⁴ En les eleccions municipals de 1911, es van formar coalició els patris dretans, catòlics i tradicionalistes en l'anomenada Coalició Barcelonina. A Sant Andreu, el recolzament d'entitats com el Centre Popular Catalanista i el Circulo tradicionalista als seus candidats va permetre la seva elecció. Fet que havia de permetre la reactivació a escala de districte de les directrius que pel que fa el planejament urbà tenia la Lliga regionalista. Veure: TORAN, R. CAÑELLAS, C. *Sant Andreu del Palomar. Mecanismos de cohesió social i trets d'identitat política 1897-1922*. Dins: D.A. *Sant Andreu. De poble a ciutat*

(1875-1936). Col·lecció Finestrelles, Centre d'Estudis Ignasi Iglèsias, Barcelona. (en premsa).

⁴⁵ " *San Andrés en su parte antigua ofrece una urbanización y un trazado de vías tan primitivo y defectuoso que su modificación se impone con fuerza irresistible*". Expedient Apertura calle Basconia. Serie Urbanització i reforma. Arxiu Administratiu municipal.

⁴⁶ La cronologia administrativa del projecte és la següent:

Proposta del projecte, 17-1-1912, Exposició pública el 12-3-1912, publicació al Boletín Oficial de la Província, 27-3-1912. Actes de no reclamacions: 25-5-1912, Aprovació per a la Comissió d eFoment, 28-5-1912, Aprovació pel consistori: 3-6-1912.

El 14-2-1914, s'encarreguen el projecte de replanteig i d'aliniacions i el març d'aquell anys s'iniciava el procés expropiatori que finalitzaria l'agost de 1916. El 8-12-1917, l'Ajuntament aprovava el nou nom del carrer, Malats. Malgrat això, el carrer va se conegut popularment amb el nom de carrer de la reforma. Veure: VILARRÚBIAS, J.M^a. *Història dels carrers de Sant Andreu*, Barcelona, 1982.

⁴⁷ És el cas de *Can Frau*, propietat de Diego Frau, *Can Trius*, propietat de Josep Trius, gerent de CINAES, empresa barcelonina, d'àmbit estatal d'espectacles i que arribà a ser regidor de l'Ajuntament i *Villa Carmen*, propietat de Francesc Subirats, agent de borsa i de les duanes del port i que en la seva joventut havia estat a Cuba. Veure: CHECA, M. *La Sagrera, 100 anys de creixement urbà 1897-1997*. Dins. D.A. *La Sagrera. Del Rec Comtal al TGV*, Barcelona, 1997, p. 133 i s.

⁴⁸ Aquesta ocupació de solars de vegades queda conformada per la construcció de torres d'una certa grandària com les dites *Can Biosca*, propietat de Domènec Biosca Galceran que va ser un dels introductors dels extintors a Catalunya i tenia fàbrica a Sant Martí, anomenada: Mata Fuegos Biosca Sdad Ltda. *La torre de l'Italià*, situada al carrer Jordi de Sant Jordi cantonada Campo Florido, que va ser ocupada per Reinaldo Balanzasca, el 1923. L'anomenada *La Gallinaire*, al carrer Francesc Tarrega, construïda per la Carmen Palomé, propietària de diverses parades d'aviram a mercats de la ciutat i l'anomenada *Villa Jazmines*. Situada al c./Pinar del Río cantonada amb Francisco Tarrega (banda de mar) casa-torre amb decoració curvilínia a la teulada i amb un jardí on destaca un parell de palmeres i un pi marítim. Manada edificar el 1920, per José Racionero Torres i realitzada per l'arquitecte E.Tarragó. Op.Cit. Nota 47.

⁴⁹ MONCLÚS, F.J. i OYÓN, J.L. *Torres et croissance suburbaine à Barcelone* . a: Villas et territoires peri-urbaines en méditerranée nord-occidentale (Marsella), febrer 1990. (en premsa).

⁵⁰ CHECA, M. *Temps local, vincles de pertinença i fonts orals. De la barriada de can Berdura a l'Antic Barri dels Indians*. Dins. Patrimoni i història local. Jornades d'homenatge a Lluís Esteva i Cruañas. Sant Feliu de Guíxols, 1996.

⁵¹ La bibliografia sobre aquesta zona de la ciutat és molt escassa, destaquen: HUERTAS CLAVERIA, J M^a i FABRE, J. *El Bon Pastor*. Dins. Tots els barris de Barcelona, vol 6, Barcelona, 1976. Algunes aportacions de caracter urbà es fan a ESTEVE, A. Mossèn Joan Cortina. *El Padre Botella*, Barcelona, 1993.

⁵² Aquesta acció paternalista, per altra banda semblan a la que altres empresaris fan al districte en aquesta època, cal recordar els cas de Romà i Ferran Fabra, Raimunda Puntí a Sant Andreu i Rigobert Jambrina a la Sagrera, tots ells amb la construcció d'habitatges.

⁵³ D.A. *Treball de precatalogació del districte de Nou Barris per a la revisió del catàleg del patrimoni arquitectònic històric-artístic de la ciutat de Barcelona*. Ajuntament de Barcelona, Institut Municipal de urbanisme, Barcelona, 1992 p.21 i s. També, es pot consultar: CORDIVIOLA, A., GARCÍA SOLER, C., MONCLÚS F.J., OYÓN, J.L. *La formación de Nou Barris. Dinámica y explosión de la construcción residencial en la periferia barcelonesa, 1897-1935*. Dins: III Congrés d'història de Barcelona. Ponències i comunicacions, Barcelona, 1993. p.559-573.

⁵⁴ TATJER i MIR, M. *La Trinitat Nova*. ADIGSA, Barcelona, 1995. p.19 i s. i també: CHECA, M. *Immigrants a la perifèria: la barriada de la Trinitat Vella, Barcelona (1921-1936)*. Dins: IV Congrés Internacional d'història Local de Catalunya, Barcelona, desembre, 1997, (en premsa).

⁵⁵ Op. Cit. nota 47.