

NEUS GONZÁLEZ - MARTA GRAU - MANEL MARTÍN - GEMMA MATEO
(GRUP D'HISTÒRIA DE NOU BARRIS)*

TEMPS I TERRITORI: MASIES, FÀBRIGUES I SERVEIS A NOU BARRIS. D'UNA ECONOMIA RURAL A UNA ECONOMIA GLOBALITZADA

Introducció

Tot seguit us proposem un passeig per un sector molt concret del districte de Nou Barris. Els canvis d'ús del territori serà el nostre principal eix d'estudi. L'objectiu és mostrar un espai que va canviant segons les necessitats de cada moment. I és sobretot en l'àmbit urbà on aquests canvis són més ràpids.

Ens ubicarem al barri de Porta, un dels catorze barris que configuren el districte de Nou Barris, i més concretament, ens mourem entre la zona delimitada per l'avinguda Meridiana, la ronda del Mig, el passeig de Valldaura i el passeig de Fabra i Puig.

Amb aquesta passejada, podrem observar l'evolució econòmica i social de la zona. Veurem com s'ha passat d'una economia agrícola (les masies de Can Verdaguer i Can Valent en són una mostra) a una economia globalitzada (l'Heron City i el futur Corte Inglés en són la prova).

Així doncs, començarem el nostre itinerari per les restes i els terrenys que configuren l'antic poble de Sant Andreu de Palomar i que representaven, fa tan sols un segle, la base econòmica del que avui anomenen Nou Barris. Aquesta economia es basava, principalment, en l'agricultura, i els seus nuclis econòmics eren les masies. D'aquestes masies, encara se'n podem veure dues que eren força importants: Can Verdaguer i Can Valent. Tant l'una com l'altra formen part del catàleg del Patrimoni de l'Ajuntament de Barcelona i estan situades a l'antic camí de Piferrer, que unia els pobles de Sant Andreu de Palomar i d'Horta.

Al costat d'aquest antic camí hi trobarem el cementiri de Sant Andreu, que actualment ocupa l'illa formada pels carrers de Piferrer, Garrofers, Escultor Ordóñez i Pintor Alsamora. Si continuem per l'avinguda de Rio de Janeiro, arribarem a l'anomenada plaça de Harry Walker. En aquest indret hi va haver fins a la dècada dels 70 del segle XX dues importants fàbriques: la Harry Walker i la Hispano Villiers. Actualment, en canvi, hi trobem una plaça, un centre d'atenció primària, un institut d'educació secundària, un col·legi d'educació infantil i primària i un pavelló esportiu.

* Ha col·laborat en la redacció d'aquest article Ricard Fernández i Valentí, geògraf i antic membre del Grup d'Història de Nou Barris.

El nostre passeig acabarà a la zona coneguda com Can Dragó, que acull un parc esportiu, el centre d'oci Heron City i el centre comercial d'El Corte Inglés, instal·lacions situades on abans hi havia els anomenats Tallers del Nord, que foren inaugurats el 1880.

Can Verdaguer, Can Valent, el camí de Piferrer

Des d'aquest indret encara es pot evocar el passat rural de Nou Barris. Aquest pas-sat està relacionat amb el món agrari i amb la vida que es feia en les masies situades a prop de la Riera d'Horta o de l'antiga via d'enllaç entre Sant Andreu i Horta, com ara les masies Can Verdaguer i Can Valent.

L'antic carrer de Piferrer, conegut com a carrer del Bruc abans de l'agregació de Sant Andreu a Barcelona el 1897, constituïa una part del vell camí que comunicava l'antic poble de Sant Andreu amb el d'Horta. Fins que no es va urbanitzar la rambla de Santa Eulàlia (avui passeig de Fabra i Puig), procés iniciat el 1877, el vell camí del Bruc era l'única via d'enllaç entre les dues poblacions. Amb la construcció de l'avinguda Meridiana, el 1962, el carrer de Piferrer va ser separat definitivament de Sant Andreu i el 1984 es va incorporar al districte de Nou Barris.

El recorregut que seguia el camí des de Sant Andreu fins a Horta començava a la parròquia de Sant Andreu de Palomar i la plaça d'Orfila. Continuava pel carrer de l'Ajuntament, la plaça del Comerç i el carrer de Pons i Gallarza. En el punt de confluència d'aquest vial amb la Riera de Sant Andreu, s'hi troba el carrer de Concepció Arenal i l'avinguda Meridiana, i s'arribava a l'actual districte de Nou Barris aproximadament a l'alçada del llac del parc esportiu de Can Dragó. En aquest punt es bifurcava entre el carrer de Garrofers, que conduïa al cementiri, i el carrer de Piferrer. Tombava aquest carrer en direcció sud-est, tot creuant el passeig d'Andreu Nin, el carrer del Pintor Alsamora fins a trobar l'actual carrer de Piferrer, just davant de la masia Can Verdaguer. A continuació, seguia pel carrer d'Alella en la seva confluència amb el carrer de Maladeta. Des d'aquest punt creuava els carrers de Desfar i de Santanyí per darrere de la parròquia de Santa Eulàlia de Vilapicina i s'endinsava fins al carrer de Pi i Molist, gairebé a tocar de la plaça del Virrei Amat. Tot seguit creuava el carrer de Sant Iscle, i per darrere del mercat municipal de la Mercè seguia els carrers de Pere d'Artés i de Vilapicina fins arribar a la Riera d'Horta per acabar a la plaça de Santes Creus, on hi havia l'antiga Casa de la Vila d'Horta. Un cop descrit aquest recorregut, és important indicar que el tram comprès entre el llac de Can Dragó i el carrer de Desfar era l'antic carrer de Piferrer al qual es fa referència en el títol d'aquest article.

A banda i banda de l'antic carrer de Piferrer existien cases que dataven de finals del segle XIX i principis del segle XX. Es tractava d'habitatges menestrals de dos pisos amb un marcat caràcter de poble, dotades fins i tot de quadres per al bestiar. No s'ha conservat cap d'aquestes edificacions ja que foren enderrocades per obrir-hi la continuació de la ronda del Mig, en el tram de l'actual carrer de Piferrer. Però sí que es poden observar encara, al llarg dels carrers del Pintor Alsamora i de Casas i Amigó, senzills habitatges obrers d'una sola planta. Formaven part del primer barri de Porta, aparegut durant la segona meitat del segle XIX i el començament del segle XX, com a conseqüència del creixement demogràfic i urbanístic que experimentava Sant Andreu en aquella època.



Antiga masia de Can Valent, actualment en un lamentable estat de conservació. Vista des de l'altra banda del carrer de Piferrer. Fotografia cedida per l'Arxiu Històric de Roquetes-Nou Barris.



Can Verdager és la masia més ben conservada de Nou Barris. Vista des de l'altra banda del carrer de Piferrer. Fotografia cedida per l'Arxiu Històric de Roquetes-Nou Barris.

Aquest conjunt d'antics habitatges està desapareixent a poc a poc i aviat se n'enderrocaran els darrers, fruit de l'execució del PERI de Porta.

Just al costat de l'actual carrer de Piferrer es troben les velles masies de Can Verdaguer i Can Valent. Són les construccions més antigues de la zona i ens poden ajudar a imaginar el paisatge agrari i plenament rural que fa uns quants anys es dibuixava en aquest territori. Can Verdaguer data del segle XVII i era una masia envoltada de terrenys de conreu de secà i d'horta que arribaven ben bé fins a la Meridiana. Fins al 1987 bona part dels productes que la família Samsó i Montagut conreava es venien al mercat del Sant Andreu, situat molt a prop del vell camí de Sant Andreu a Horta. Aquesta masia està inclosa en el catàleg del patrimoni historicoartístic de Barcelona. L'edifici, amb la coneguda estructura basilical, consta de planta, d'un pis amb quatre habitacions i d'unes golfes. Una gran sala central presideix la planta i el primer pis. A baix hi ha la cuina amb una llar de foc i una llarga taula al mig. També se'n conserven el corrals.

L'antiguitat de Can Valent es remunta fins al segle XVI. Aquesta masia destaca pels seus ornaments arquitectònics; actualment es troba en un greu estat d'abandonament i amenaça d'enrunar-se; la teulada, de fet, ja es va enfonsar. Ja fa anys, les darreres activitats agrícoles que s'hi van desenvolupar van estar relacionades amb la jardineria; posteriorment, va acollir el magatzem i el centre administratiu d'una empresa constructora. I, actualment, és propietat municipal i, com Can Verdaguer, es troba inclosa també en el catàleg del patrimoni de la ciutat.

El cementiri de Sant Andreu

El cementiri de Sant Andreu és testimoni d'una època en què no existia l'avinguda Meridiana ni l'actual divisió de districtes municipals, i en què el terme municipal de Sant Andreu arribava fins a Collserola. Per tal d'entendre com és possible trobar el cementiri de Sant Andreu de Palomar fora de la demarcació de l'actual districte municipal IX de Sant Andreu hem de fer una mica d'història.

Des de l'edat mitjana, com era costum, la primitiva parròquia de Sant Andreu de Palomar tenia el seu propi cementiri. Estava situat aproximadament en una esplanada entre l'actual església i el passeig de Torras i Bages. Aquesta situació es va mantenir fins al 1837, any en què l'ajuntament de Sant Andreu va decidir enderrocar la vella església i construir-n'hi una de nova. Per tal de guanyar espai i evitar els problemes sanitaris que sovint ocasionava la presència del cementiri al bell mig de la població, es va determinar buscar-hi un nou emplaçament fora del nucli urbà, però a la vegada relativament proper i situat en un indret lliure del perill que ocasionaven les riuades de les rieres o del Rec Comtal.

Un primer projecte establia instal·lar-lo a l'actual barriada de Prosperitat. Finalment, però, el 1837 es compraren els terrenys del mas de Can Calç, emplaçament actual del cementiri. Aquest lloc reunia unes bones condicions; d'una banda, es trobava en un indret tranquil i a tocar de l'antic camí de Sant Andreu a Horta, el qual començava precisament a la parròquia de Sant Andreu. D'altra banda, es trobava en una lleugera elevació a resguard de la Riera de Sant Andreu, que era a la vora. Un cop envoltat, el cementiri, per un mur d'una alçada considerable i d'haver rebut la corresponent benedicció, el 1839 es va



Accés principal al recinte del cementiri de Sant Andreu, des del carrer dels Garrofers. Fotografia cedida per l'Arxiu Històric de Roquetes-Nou Barris.

començar a utilitzar. El cementiri se situa en l'actual illa formada pels carrers de Piferrer, Garrofers, Escultor Ordóñez i Pintor Alsamora.

L'any 1862 es va inaugurar el darrer tram de la línia del ferrocarril de Barcelona a Saragossa, entre Montcada i Barcelona. Es tracta de les vies soterrades actualment per l'avinguda Meridiana. Aquesta línia ferroviària ja va suposar un primer obstacle, tot i que lleu, de separació entre Sant Andreu i el seu cementiri. Amb l'agregació de Sant Andreu a Barcelona el 1897, el cementiri va passar a ser propietat de l'Ajuntament de Barcelona, però va mantenir el seus serveis per al nou districte municipal IX. A inicis del segle XX, els tallers de reparació dels Ferrocarrils del Nord, construïts en els actuals terrenys del parc esportiu de Can Dragó, suposaven un obstacle més entre el nucli urbà tradicional i el cementiri de Sant Andreu.

El 1955 les vies del ferrocarril van ser soterrades i, més tard, els tallers de reparació es van tancar. La construcció de la Meridiana per damunt de la via del tren, durant els anys 1965 i 1967, però, va barrar definitivament el pas entre Sant Andreu i el seu cementiri. Finalment, la reestructuració dels districtes de la ciutat va convertir l'antic districte IX de Sant Andreu, en els nous dos districtes de Nou Barris i de Sant Andreu. La línia que delimitava aquests districtes era precisament l'avinguda Meridiana, amb la qual cosa el cementiri es quedava definitivament en el territori de Nou Barris.

L'antic cementiri de Sant Andreu ha estat objecte de successives ampliacions i reformes des de l'any 1839, a mesura que ho exigia el mateix creixement demogràfic del poble de Sant Andreu, primer, i del districte municipal IX, després. A inicis del segle

XX, l'Ajuntament de Barcelona va adquirir uns terrenys annexos al cementiri per tal d'ampliar-lo. L'actual façana principal del carrer de Garrofers data del 1927, i cap a 1930 se'n va construir la capella.

En l'interior del recinte s'hi poden observar evidències de l'ampliació de començaments del segle XX, i se'n poden distingir dues zones, la de l'any 1839 i la del segle XX. El cementiri conté un recinte hebreu amb tombes a terra, segons la seva tradició. Així mateix, també conté una zona reservada per a enterrar-hi cristians protestants. A la placeta d'entrada hi trobem els panteons de les famílies més importants, com els Basté, els Fabra o els Guix. Una de les tombes més visitades és la del «capellà» Francesc Pla. També és força visitada la tomba de l'il·lustre dramaturg andreuenc Ignasi Iglésias, que va morir el 1928. Destaca, per la seva monumentalitat, el panteó militar, erigit el 1940, pels guanyadors de la Guerra Civil.

La Harry Walker i la Hispano Villiers

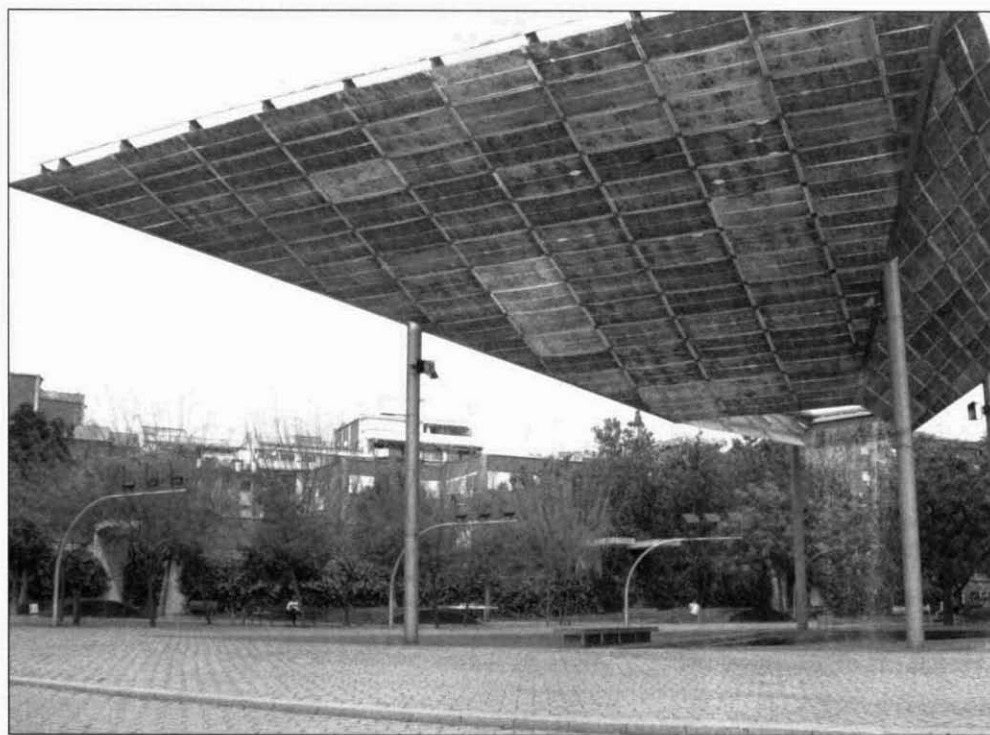
Arribem ara a l'illa delimitada pel passeig de Valldaura, l'avinguda de Rio de Janeiro i els carrers de Sant Francesc Xavier, de Badosa i de Baltasar Gracián. A finals dels anys cinquanta i fins a la dècada dels setanta, aquests terrenys eren ocupats per dues importants fàbriques: Autoaccessorios Harry Walker S.A. i Hispano Villiers S.A., coneguda posteriorment com a Hispanomotor, S.A.

Autoaccessorios Harry Walker S.A. s'ubicava al passeig de Valldaura, cantonada amb el carrer de Sant Francesc Xavier i el carrer de Badosa. Ocupava els terrenys de l'actual CEIP Santiago Rusiñol, l'IES Sant Andreu i la zona del pavelló municipal Valldaura més propera a l'institut d'educació secundària. Tot i que la plaça que s'ha urbanitzat darreterament en la confluència del passeig de Valldaura amb l'avinguda de Rio de Janeiro porta el nom «plaça de Harry Walker», la superfície de la plaça, el pavelló Valldaura i el CAP corresponen pròpiament a l'altra fàbrica contigua, la Hispano Villiers S.A.

La Harry Walker era una empresa de construcció d'accessoris i recanvis per a automòbils, eines i aparells auxiliars per a tallers de reparació, aparells per a estacions de servei i equips de rec per aspersió. La planta de Valldaura disposava de les instal·lacions pròpies d'aquesta mena de fàbriques: tallers de forja i soldadura, naus per a premsa, pintura i mecanització, i magatzems de material i peces fabricades. El 1960, la superfície total ocupada ja era de 3.400 m². Posteriorment, va ser ampliada. Cap al 1970 donava feina a uns 470 treballadors.

L'empresa havia estat creada el 1913 pel britànic Harry Walker, i es va consolidar definitivament el 1926. L'objectiu de la nova societat era la representació, importació, fabricació i comercialització de maquinària, aparells, accessoris i recanvis per a les indústries de l'automòbil. A mitjan segle XX havia desenvolupat una xarxa d'empreses filials: Hispano Motor, SA, Construcciones d'Equips Diesel SA, Red Wright SA, Cadenes de Precisió SA i Renold-Walker SA. A més, la secció de petita mecànica pertanyia a l'empresa Solex, instal·lada a França i a Torí (Itàlia). Fins al 1957 la Harry Walker ocupava uns terrenys del número 47 del carrer Galileu, a tocar de la plaça de Sants. Aquell any es va traslladar al passeig de Valldaura.

El fet que una planta industrial de la importància de la Harry Walker s'instal·lés en aquest indret concret respon a determinats factors que cal entendre dins el context



Plaça de Harry Walker vista des de la cantonada del passeig de Valldaura i l'avinguda de Rio de Janeiro. Fotografia cedida per Marta Grau.

dels anys cinquanta i seixanta del segle XX a Barcelona. A finals de la dècada dels cinquanta, la indústria espanyola, catalana i, per descomptat, la barcelonina començaven a aixecar el vol després de la llarga postguerra iniciada el 1939. Probablement, les noves expectatives econòmiques devien animar la direcció de l'empresa a ampliar la producció i traslladar la fàbrica a un indret amb terrenys més amplis i més barats que no pas els de Sants. La barriada de Prosperitat complia aquestes condicions. La propera obertura de la Meridiana i la remodelació del passeig de Valldaura asseguraven unes bones comunicacions. A més, l'indret i la seva rodalia estaven destinats a la instal·lació de fàbriques, com a perllongament dels polígons industrials de Sant Andreu i estaven inclosos dins del Pla Parcial d'Ordenació de Prosperitat i Verdum.

Al començament de la dècada dels setanta, la Harry Walker probablement va patir els efectes de la crisi econòmica internacional que s'havia iniciat amb l'increment dels preus del petroli. A més, el procés de desindustrialització que va experimentar Barcelona al llarg dels anys setanta i vuitanta també devia afectar l'empresa. Finalment, els seus problemes es van agreujar per les continuades queixes a l'Administració que feien els veïns dels carrers de Sant Francesc Xavier i de Badosa, pels fums que sortien de la xemeneia de fundició i els sorolls dels extractors. Tots aquests factors van contribuir amb tota seguretat al trasllat de la Harry Walker a Sant Andreu de la Barca, el 1973.

La Hispano Villiers, S.A. va ser fundada el 1951 sota llicència de l'empresa britànica The Villiers Engineering Company Ltd. Aquesta empresa havia estat representada a

Espanya per la Harry Walker en els anys quaranta. Va iniciar la seva activitat el 1952, va arribar a tenir 800 treballadors i el 1968 va tancar definitivament la seva planta de producció. El 1953 es va fabricar a Hispano Villiers el primer motor; es tractava d'un monocilindre de dos temps. El 1954 va s'hi va fabricar el motor que equiparia la majoria de microcotxes, motocarros i d'alguna motocicleta de la Barcelona de l'època. Cal destacar, entre d'altres, el microcotxe Biscuter amb motor Hispano Villiers de 197 cc. Amb l'aparició del SEAT 600, va finalitzar l'era dels microcotxes i l'empresa Auto Nacional, S.A., fabricant del Biscuter, va fer fallida. El mateix any, la Hispano Villiers S.A. es va transformar en Hispano Motor S.A., i va passar a dedicar-se a la fabricació de bombes d'aigua i motors industrials. L'any 1968 Hispano Motors va tancar la seva planta de producció del passeig de Valldaura. I al començament dels anys setanta el consell d'administració de la Harry Walker ja controlava la Hispano Motor.

Durant la primera meitat de la dècada dels setanta del segle XX, la Harry Walker va protagonitzar alguns fets destacats relacionats amb la situació social i econòmica del Nou Barris d'aquell moment. En primer lloc, els treballadors de la fàbrica es van declarar en vaga des del 17 de desembre de 1970 fins al 15 de febrer de 1971. En segon lloc, els veïns es van manifestar per aconseguir que els terrenys de la fàbrica fossin destinats a equipaments urbans. L'Associació de Veïns de Nou Barris va inaugurar, l'octubre de 1976, un institut, el primer de tota la zona, en terrenys guanyats a la Harry Walker. Es tracta de l'actual IES Sant Andreu.

La vaga de la Harry Walker va suposar una fita en la lluita per la millora de les condicions laborals dels treballadors a inicis dels anys setanta a Barcelona. Els empleats de la fàbrica van iniciar el seu moviment reivindicatiu a la tardor de 1970, ja que la inflació augmentava constantment i els salaris ho feien a un ritme molt inferior. La manca d'un acord amb la direcció de l'empresa va generar la vaga, que es va perllongar durant tres mesos i va generar la solidaritat dels treballadors d'altres grans empreses com la Maquinista Terrestre i Marítima o la Solex de Torí (Itàlia). Finalment, els treballadors que havien estat acomiadats van ser readmesos i van pagar als empleats els dies de vaga. Va ser una victòria dels treballadors i del moviment obrer de l'època.

La reivindicació d'equipaments públics en els terrenys de la desapareguda Harry Walker a partir dels anys 1975 i 1976 va representar també un altre episodi rellevant del moviment veïnal de Nou Barris. Fruit d'aquesta lluita i de la resposta positiva de l'Administració fou la construcció de l'IES Sant Andreu, del CEIP Santiago Rusiñol, del pavelló Valldaura, del centre d'atenció primària i de la plaça que recorda el nom de la Harry Walker.

Els tallers de RENFE-Meridiana

L'any 1880 es van inaugurar uns tallers dedicats al manteniment i la reparació de locomotores de vapor que ocupaven una part del barri de Porta. Es tracta dels Tallers del Nord. Pertanyien a la companyia Caminos de Hierro del Norte de España, que explotava les línies Barcelona-Saragossa i Barcelona-Sant Joan de les Abadesses.

Aquests tallers limitaven al nord amb el carrer de Garrofers; al sud, amb el torrent de Can Piquer; a l'est, amb la línia ferroviària que resseguia la futura avinguda Meridiana; i a l'oest, amb el carrer de Piferrer.



Interior del taller de RENFE durant els anys quaranta del segle XX, anteriorment coneguts com els tallers de la Companyia de Ferrocarrils del Nord (Tallers del Nord). Fotografia cedida per l'Arxiu Històric de Roquetes-Nou Barris.

Els tallers estaven formats per un dipòsit de locomotores, un magatzem amb peces de recanvi i unes petites naus adossades dedicades a la reparació, el repintat, el manteniment, la neteja i el desballestament de locomotores.

Durant el primer terç del segle XX els Tallers del Nord es van convertir en un important centre econòmic de Sant Andreu de Palomar. Fins i tot, van competir amb els tallers del Clot, de la companyia MZA.

A finals de 1909, es va inaugurar un baixador de passatgers en l'encreuament amb la rambla de Santa Eulàlia (passeig de Fabra i Puig).

Amb els anys, els tallers van duplicar la seva superfície. Al nord limitaven amb la carretera de Cornellà a Fogars de Tordera (passeig de Valldaura), que podia travessar-se per un pont sobre les vies del ferrocarril, conegut com el pont del Dragó.

La postguerra va acabar amb la prosperitat econòmica. Els bombardejos de la Guerra Civil van destrossar part del material mòbil. Moltes locomotores no es van poder recuperar i faltaven peces de recanvi. A més, les condicions de treball van esdevenir molt precàries i els salaris dels treballadors molt baixos.

L'any 1941 es va crear la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE), que va unificar les companyies ferroviàries espanyoles de via ampla en una de sola. Als anys cinquanta es va notar una certa recuperació econòmica, ja es va poder disposar de peces de recanvi originals per a les reparacions i es van començar a desballestar locomotores de vapor per l'increment de la tracció elèctrica. Les condicions salarials dels treballadors també van millorar. A partir dels anys seixanta, els tallers de RENFE van patir una decadència per dos motius:

- La indústria de Barcelona tendeix a marxar fora de la ciutat.
- Es deixen de reparar locomotores de vapor, perquè la gran majoria ja eren elèctriques.

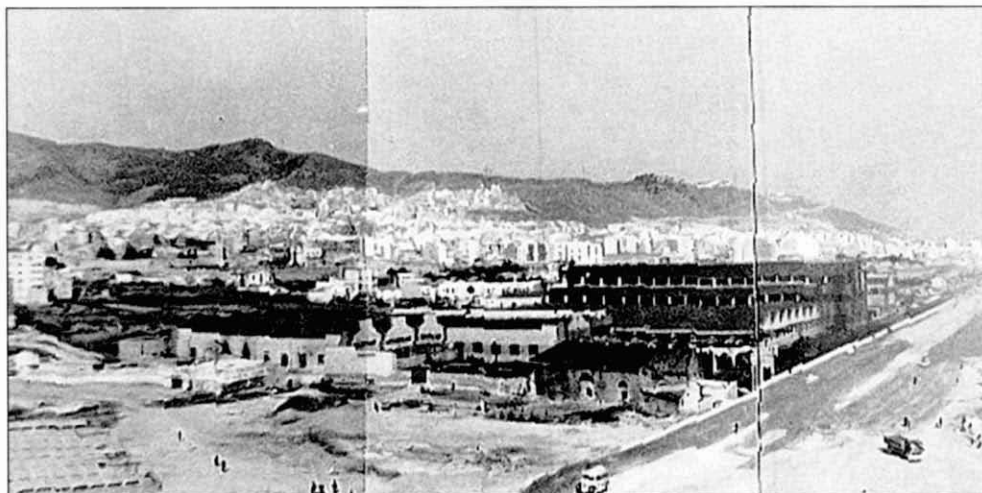
La urbanització de l'avinguda Meridiana a Sant Andreu i Nou Barris va soterrar la línia ferroviària i el baixador de Sant Andreu-Arenal. L'any 1964, els Tallers del Nord es van tancar i abandonar. Durant els setanta i els vuitanta es van anar enderrocant de mica en mica. A partir del 1990, en aquests terrenys es va construir el parc esportiu de Can Dragó.

L'avinguda Meridiana

L'enginyer i urbanista Ildefons Cerdà, en presentar la seva proposta d'urbanització del Pla de Barcelona, va estendre-hi una estructura ortogonal d'eixample. Constituïda per carrers rectes orientats en sentit NW-SW i SW-NE, va projectar cinc grans eixos de comunicació: dos de perpendiculars (passeig de Sant Joan i Gran Via) i tres de diagonals, dels quals un tallava en diagonal la trama dels carrers (avinguda Diagonal) i els altres dos seguien les línies imaginàries de la Terra: l'Equador (avinguda del Paral·lel) i el meridià 00 de Greenwich, del qual naixeria l'avinguda Meridiana.

La seva construcció fou molt lenta per culpa de diversos motius, com ara pel fet que només s'havia consolidat el tram comprès entre el carrer Marina i el parc de la Ciutadella. Entre el carrer Navas de Tolosa i la plaça de les Glòries es van anar erigint alguns edificis alineats a l'avinguda, tot i l'ocupació de la superfície pel ferrocarril, que representava una barrera física.

En el territori de Nou Barris, l'avinguda no existia. El paisatge el formaven les vies del Ferrocarril del Nord, els seus tallers, el baixador i un extens camp usat per a conreus i pastures, i sovint algunes masies.



En aquest fotomuntatge es poden veure les obres d'obertura de l'avinguda Meridiana, durant la dècada dels seixanta del segle XX, amb els tallers de RENFE a l'esquerra. Fotografia cedida per l'Arxiu Històric de Roquetes-Nou Barris.

Aquesta imatge es va mantenir així fins als anys cinquanta, moment en què l'allau d'immigrants, la redacció del Pla Comarcal de 1953 i l'arribada del metro fins a Fabra i Puig l'any 1954, van rescatar d'una vegada per totes la idea d'urbanitzar l'avinguda Meridiana, pensada ara, però, com una gran via ràpida per als vehicles. La seva construcció es va accelerar a partir dels anys seixanta, coincidint amb un moment d'impuls econòmic i amb la proliferació de l'automòbil.

La construcció de la Meridiana al seu pas per Sant Andreu i Nou Barris va tenir com a principals conseqüències la substitució de la carretera de Ribes com a principal via de comunicació cap al Vallès; el soterrament de les vies del ferrocarril i de l'estació, i la clausura dels tallers; tot plegat l'any 1964; l'enderroc de l'autèntica Torre del Baró, l'any 1967; un notable increment de la contaminació atmosfèrica i acústica deguda a la presència de vehicles de motor; la degradació del paisatge circumdant, i la interrupció de diversos carrers que connectaven les dues bandes, com és el cas de l'antic camí d'Horta a Sant Andreu.

La funció de la Meridiana, a partir de Fabra i Puig, era clarament la d'una autopista, ja que ni carrers ni edificis no es trobaven al mateix nivell, i el nombre de semàfors era gairebé nul. Tan sols el passeig de Valldaura i la Via Favència, a través d'un pas inferior, permetien anar de Nou barris a Sant Andreu i a l'inrevés. Els vianants havien de travessar l'avinguda per uns ponts de ferro.

Aquesta sensació de malestar es va mantenir constant fins que, a partir de l'any 1990, la situació va començar a millorar relativament. En primer lloc, es va construir el parc esportiu de Can Dragó en els antics terrenys que havien estat ocupats pels Tallers del Nord. Pel que fa a altres infraestructures, els carrers del Pintor Alsamora i de Roselló Pòrcel (prolongació del carrer de Garrofers) es van obrir fins a l'avinguda Meridiana, la qual cosa va motivar, en tots dos casos, la construcció d'unes escales i unes rampes a la banda de Sant Andreu, i la instal·lació de semàfors. Tot plegat facilitar als vianants l'accés d'un districte a l'altre i quedava superat així l'efecte barrera. Posteriorment, la connexió entre l'avinguda Rio de Janeiro i el passeig de Santa Coloma també va permetre la instal·lació de semàfors, contribuint d'aquesta manera a reduir la sensació d'autopista urbana i a millorar les connexions entre Sant Andreu i Nou Barris.

Parc esportiu Can Dragó

Actualment, el parc de Can Dragó no és només un centre esportiu, sinó que representa també un lloc de pas i de reunió dels veïns i veïnes, de manera que ha esdevingut una zona d'oci més del districte. Hi ha unes instal·lacions gestionades per l'empresa Ubaefitness, SL i un camp de futbol gestionat per un club. La resta dels espais del parc són públics i la ciutadania en pot fer ús lliurement. Hi podem trobar pistes de petanca, taules de tennis de taula, cistelles de bàsquet, i espais oberts per on es pot passejar i seure.

L'origen del nom prové d'una masia anomenada Can Dragó. Aquestes instal·lacions, que ocupen una extensió d'unes 12,6 hectàrees, es troben en un gran espai situat entre l'avinguda Meridiana, des del pont del Dragó fins al passeig de Fabra i Puig, i el carrer Andreu Nin, des del passeig de Valldaura fins als carrers de Vèlia i Ciutat de Mallorca.



Vista general de la pista d'atletisme del parc esportiu de Can Dragó des de l'angle entre l'avinguda Meridiana i el passeig de Valldaura. Fotografia cedida per Marta Grau.

El parc es troba en un lloc estratègic dins del districte si es té en compte la importància dels carrers que l'envolten: l'avinguda Meridiana, la ronda del Mig o avinguda Rio de Janeiro, el passeig de Valldaura o de Fabra i Puig.

Fins als anys seixanta del segle XX la zona va estar ocupada pels Tallers del Nord, que es trobaven al costat mateix de les vies del tren que, anys més tard foren soterrades donant lloc a l'actual avinguda Meridiana.

L'aprovació del Pla General Metropolità (1976) va assignar un ús a la zona que ara ocupa el parc esportiu Can Dragó, tot i que no se'n concretà cap proposta. L'objectiu primordial era solucionar la insuficiència d'equipaments que tenia el districte de Nou Barris.

L'any 1984, amb la redacció del Pla Parcial del sector RENFE-Meridiana, es va iniciar el procés de renovació d'aquesta zona (antecedent directe del que més tard esdevindria el parc esportiu de Can Dragó) amb la proposta de la construcció d'un parc lineal per sobre de l'avinguda Meridiana i la creació d'un complex esportiu.

Entre el 1986 i el 1992, a Barcelona va haver una gran promoció dels espais esportius com a conseqüència de la celebració dels Jocs Olímpics. En una part extensa dels antics terrenys que ocuparen els Tallers del Nord es va començar a projectar un gran espai esportiu, molt important tant per al districte com per a la ciutat de Barcelona en general. Aquest projecte fou iniciat l'any 1986 per les empreses Conycon, Dragados i Tracsa-Bengnet, i dut a terme pels arquitectes Enric Pericas, Miquel Espinet i Antoni Ubach, i per l'arquitecte tècnic Amadeu Saura.

La proposta del projecte del parc esportiu va ser redactada conjuntament per l'Àrea d'Esports, els districtes de Nou Barris i de Sant Andreu i l'Àrea de Projectes i Obres.

Aquest gran espai es pot dividir en tres grans zones, segons les característiques de cada una.

La primera s'estén des del passeig de Fabra i Puig fins al carrer del Pintor Alsamora (4,49 ha), amb el camp de futbol on juguen el F.C. Alsamora i altres equips, la graderia per al públic, i el parc, on es troba la reproducció dels Aurigues Olímpics de bronze de Pau Gargallo, escultura realitzada el 1929 per coronar la porta d'accés dels atletes a l'estadi de Montjuïc.

La segona gran zona va des del carrer del Pintor Alsamora fins al carrer de Rosselló Pòrcel (3,62 ha) i conté les piscines cobertes i climatitzades (una piscina gran, de 25 metres i 8 carrils, i una altra d'aprenentatge amb només un metre de fondària, cosa que dóna seguretat a la gent amb dificultats per nedar), el llac i un espai de gespa tancat on es practica golf.

I la tercera zona, limitada entre el passeig Valldaura i el carrer de Rosselló Pòrcel (4,48 ha), inclou la pista d'atletisme i la palestra.

La pista és de 400 m de corda, amb 8 carrers delimitats i amb un radi de 36,80 m. El paviment està fet de cautxú tant natural com sintètic, de superfície rugosa gravada i de gruix constant, amb propietats també constants al llarg de tota la pista. Durant tot l'any, sobretot els caps de setmana, en aquest espai se celebren diferents actes culturals i esportius. En aquestes instal·lacions practiquen esport moltes persones discapacitades i es tracta de l'espai on, normalment, es realitzen els campionats d'Espanya de minusvàlids.

La palestra és la zona central del complex esportiu i és on hi ha les oficines de direcció i del personal administratiu de la instal·lació, el taulell d'informació i els vestidors per als arbitres i els monitors. L'edifici també conté una sala de musculació, dues saunes (una a cada vestidor), una sala de reunions, una sala de màquines i una infermeria.

Les instal·lacions del parc esportiu són de propietat municipal, però les de la segona i la tercera zona estan gestionades per l'empresa Ubaefitness, SL, que permet el funcionament autònom de les instal·lacions mitjançant el lloguer dels espais; els cursets; les matrícules i les quotes dels abonats.

La mitjana d'edat dels usuaris d'aquest espai se situa entre els 30 i els 65 anys; el 80% viuen al districte de Nou Barris i tan sols el 20% són de Sant Andreu. El radi d'influència d'aquest centre és d'uns dos quilometres.

L'Heron City

El centre d'oci Heron City es troba situat en una zona en expansió dintre de Nou Barris, concretament en el complex de serveis i habitatges planificat arran de la urbanització dels antics terrenys de RENFE-Meridiana. El solar en el qual hi ha l'Heron City està delimitat per la ronda del Mig (carrer de Piferrer en aquest tram) i els carrers d'Andreu Nin i del Pintor Alsamora.

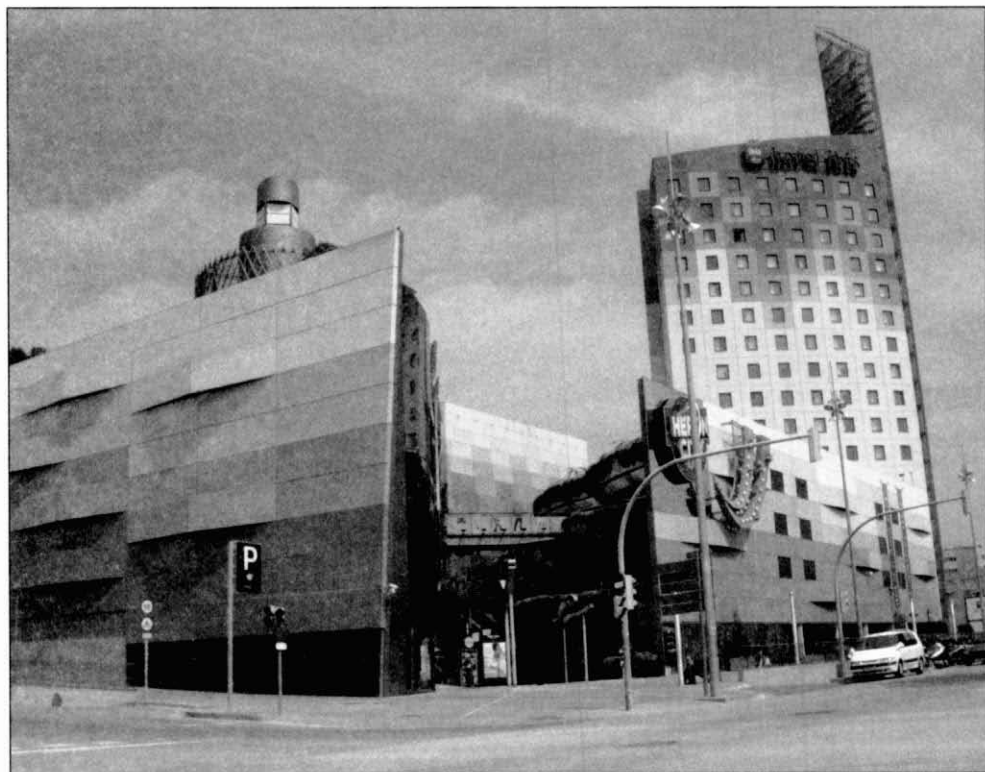
En aquesta mateixa zona es localitza el conjunt d'instal·lacions esportives del parc de Can Dragó, tres centres d'ensenyament secundari i un parc de bombers. L'Ajuntament ha previst ubicar al costat del centre d'oci un centre comercial, oficines i altres equipaments públics. A més, el barri de Porta -com s'anomena la zona de la qual parlem- es

troba en ple procés d'execució d'un Pla de Reforma Interior que ha de modernitzar bona part del teixit viari i dels habitatges més antics.

Aquest sector en expansió de Nou Barris disposa d'unes excel·lents comunicacions; així, es pot accedir a l'interior del districte, tant a peu com amb vehicle motoritzat, pel passeig de Fabra i Puig, el passeig de Valldaura, el carrer del Pintor Alsamora i per la mateixa ronda del Mig. Així mateix, tan aquesta ronda com l'avinguda Meridiana, molt propera en aquest punt al nus de la Trinitat i a les rondes Litoral i de Dalt, apropen la zona a l'interior de la ciutat de Barcelona i al conjunt de la seva àrea metropolitana.

La presència, centenària en alguns casos, d'altres edificis i equipaments propers a l'Heron City ofereix un especial contrast amb aquest modern centre lúdic. Just al cantó oest de la ronda del Mig, en el mateix punt on hi ha l'Heron City, es troba el cementiri en ús de Sant Andreu i la masia Can Pere Valent, avui en runes i en un estat d'abandonament, però inclosa en el catàleg del patrimoni municipal. A poc més de cent metres en direcció sud, respecte de la mateixa ronda del Mig, trobem Can Verdaguier, una altra masia, en aquest cas, però, habitada i en un bon estat de conservació.

L'Heron City es va inaugurar el 19 de setembre de l'any 2001 i va ser presentat com una gran superfície comercial amb una nova idea de diversió i d'oci urbà d'última generació, única a Espanya i que respon al nou i avançat concepte que triomfa als Estats Units i al Regne Unit. La seva oferta d'activitats, exclusivament de diversió, s'adreça a un extens i divers ventall de consumidors i l'horari d'obertura al públic és molt ampli. Aquest



Complex d'oci vist des de la cantonada dels carrers del Pintor Alsamora i d'Andreu Nin. Fotografia cedida per Marta Grau.

complex d'oci, construït per la immobiliària anglesa Heron International i la promotora espanyola Layetana, és el tercer centre d'aquestes característiques que Heron International obre a Europa. El primer va ser a Estocolm i el segon a Las Rozas, molt a prop de Madrid, el 1999. En el moment de la construcció de l'Heron de Nou Barris, l'empresa anglesa tenia previst inaugurar un centre d'oci idèntic a València (Paterna Park) i un altre a Lisboa. L'Heron City s'ha convertit en la tercera gran superfície de Catalunya dedicada a l'oci: el 1995 es va posar en marxa el Maremàgnum, al port Vell de Barcelona, i el 1998 va obrir les seves portes La Nit del Vallès, a Terrassa.

Aquest complex arquitectònic dissenyat per l'arquitecte Juli Capella consta de tres edificis principals (de muntanya, de turó i de mar), una plaça central i tres portes d'accés (la Lluna, l'Eclipsi i el Sol). La plaça a l'aire lliure, anomenada el Pla, és el centre geomètric del complex i el lloc de confluència de les tres entrades al recinte, i on es troba també la Torre dels Somnis, el Jardí Encantat i un sistema de sortidors d'aigua que s'activa a voluntat del visitant.

La impressió de conjunt del recinte és d'un enorme contrast entre l'exterior sobri i l'interior ple de moviment, llum i color. Les quatre façanes exteriors, de murs verticals i elevats, decorats amb colors terra i ocres i amb petites finestres regulars, centren tota l'atenció del visitant des de qualsevol de les tres grans entrades que conflueixen en el Pla.

L'Heron City ha provocat una profunda impressió entre el veïnat. Hi ha hagut tant reaccions a favor com en contra. Les veus favorables han argumentat l'efecte dinamitzador que el complex exercirà en l'economia d'aquesta zona del districte de Nou Barris. A més, els responsables d'Heron City sostenen que l'impacte negatiu per al veïnat ha estat molt reduït. Els establiments musicals han estat insonoritzats, la neteja és escrupulosa i s'ha dedicat una especial atenció a la seguretat dins del recinte.

Les veus crítiques assenyalen, en primer lloc, que l'efecte sobre l'economia de la zona serà més aviat causa de desertització. En segon lloc, desaproven l'americanització dels costums d'oci que implica un centre lúdic com l'Heron City, característica especialment emfatitzada per una estètica hollywoodiana, tot i l'adaptació als gustos locals que s'ha fet. També han qualificat el complex de majestuós monument al servei d'un consum despersonalitzat per una oferta globalitzada i idèntica a altres llocs del planeta. A més, l'accés al centre d'oci depèn en bona mesura del vehicle privat, ja que el 48% dels visitants són veïns de Barcelona i l'altra meitat prové de la seva àrea metropolitana. Finalment, aquestes veus crítiques també han volgut fer notar els problemes de seguretat que una excessiva concentració de visitants podria generar.

A mode de conclusió

El territori en què vivim està sotmès a un canvi constant; les transformacions urbanístiques, socials i econòmiques provoquen les modificacions en el paisatge. És per aquest motiu que considerem que aquesta passejada que hem proposat pot resultar molt útil per visitar i observar els canvis que ha patit aquesta zona tan singular.

La singularitat d'aquesta zona és deguda, d'una banda, a la gran disponibilitat de terrenys provocada pel canvi d'ús que han patit els camps de conreu i les masies, o els solars d'antics tallers o fàbriques, i d'altra banda, a unes vies de comunicació (camí de

Piferrer, línia ferroviària, avinguda Meridiana, ronda del Mig i passeig de Valldaura) que han permès sempre l'establiment de masies o la instal·lació de fàbriques i serveis que necessiten estar ben comunicats amb altres zones de la ciutat.

Atesos aquests dos factors, s'entén que la complexitat del canvi dels usos del sòl sigui més gran en aquesta zona que no pas en la resta del districte. No s'ha passat només de l'ús rural a l'ús més aviat residencial, sinó que també ha estat necessari l'ús del sòl per a la instal·lació d'indústries i d'empreses de serveis.

Caldria afegir, encara, que la zona esdevé singular també pels usos i les empreses que han ocupat els terrenys que han estat centre de la nostra atenció:

1. Els tallers de reparació d'una important companyia ferroviària: Tallers del Nord.
2. Dues grans fàbriques de la indústria de l'automoció (Harry Walker i Hispano Villiers), filials d'empreses internacionals.
3. Dos complexos d'oci, l'Heron City i el Corte Inglés, amb centres comercials i de serveis, que s'emmarquen dins de l'economia de la globalització.

Tot i el risc de semblar molt agosarats, ens atrevim a afirmar que aquesta zona del districte no respon al tòpic de Nou Barris, que diu que es va passar d'una zona rural a una de residencial, després d'uns anys d'especulació urbanística afavorida per l'allau immigratòria dels anys seixanta i setanta del segle XX.

Queda clar, doncs, que no es poden predir ni planificar encara els canvis que s'han de produir en el futur en aquesta zona i en d'altres, ja que tot canvi ve condicionat per les necessitats urbanes i socials de cada moment. És per això que la ciutadania encara pot incidir-hi.

Bibliografia bàsica de consulta

Ariza, M. C.; González, N.; Grau, M.; Martín, M.; Rodríguez, J. «L'actual districte de Nou Barris als anys trenta». A *Finestrelles*, 7. Barcelona: Centre d'Estudis Ignasi Iglésias, 1998.

Busqueta, J.; Postico, N. «Propostes per a l'estudi de la industrialització a Sant Andreu de Palomar. El segle XIX, un segle de canvis». A *Finestrelles*, 2. Barcelona: Centre d'Estudis Ignasi Iglésias, 1990.

Celma, N.; Serrano, Y. «El carrer de Piferrer. Vestigi de l'antic camí de Sant Andreu a Horta». A *Finestrelles*, 3. Barcelona: Centre d'Estudis Ignasi Iglésias, 1995.

Centre d'Estudis i Documentació de Nou Barris. *Estudi per al pla de desenvolupament integral a Nou Barris*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, Districte de Nou Barris, 1988.

Clapés, J. *Fulles històriques de Sant Andreu de Palomar*. Barcelona: Llibreria Catalònia, 1931.

Diversos Autors. *Barcelona. La segona renovació*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 1994.

Diversos Autors. *Barcelona, espai públic*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 1992.

Diversos Autors. Articles diversos sobre l'Heron City. *Avui*, [1-7-96, 12-6-97, 13-6-97, 21-5-97].

Diversos Autors. Articles diversos sobre l'Heron City. *La Vanguardia*, [4-2-98, 29-4-99].

Diversos Autors. *Parc Esportiu Can Dragó*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona-Districte de Nou Barris, 1990.

Diversos Autors. *Urbanisme a Barcelona. Plans cap al 92*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 1987.

Diversos Autors. *Barcelona i el ferrocarril*. Barcelona: RENFE, 1994.

Font, J. *La Vaga de la Harry Walker de Barcelona. Desembre 1970-febrer 1971*. Barcelona: Edicions Catalanes de París, 1972.

Gimeno, P. «Industrialització de Sant Andreu de Palomar (1839-1904)». A *Finestrelles*, 9. Barcelona: Centre d'Estudis Ignasi Iglesias, 1998.

Grup d'Història de Nou Barris-Can Basté. *Del despertar al trencament. Nou Barris 1897-1936*. Barcelona: Centre Cívic Can Basté. Districte de Nou Barris. Ajuntament de Barcelona, 1998.

Huertas, J. M.; Fabre, J. «Nou Barris». A *Els barris de Barcelona*. Vol. 3. Barcelona: Ajuntament de Barcelona i Enciclopèdia Catalana, 1997.

Huertas, J. M.; Fabre, J. *Tots els barris de Barcelona*. Vol. 2, 6 i 7. Barcelona: Edicions 62, 1976.

Pascual, P. *Los cambios de la era industrial. La construcción de la Red Ferroviaria Catalana (1843-1898)*. Barcelona: Edicions Universitat de Barcelona. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1999.

Pujol, F. *Relligant Nou Barris*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2003.

Fotografies cedides per Marta Grau i per l'Arxiu Històric de Roquetes-Nou Barris (<http://www.noubarris.net/arxiu>).