

La Via Júlia revisitada

Josep Maria Babí



Plànol de la Prosperitat, el 1935 (ICC)

A les publicacions de l'Arxiu (llibres i revistes), hi trobareu força escrits que descriuen elements i patrimoni històric que han configurat els paisatges de Nou Barris a les diferents èpoques. A la divulgació escrita i digital s'hi ha d'afegir els darrers anys, la informació periodística als diaris i les intervencions de diversos col·laboradors a les diferents emissores de televisió. Tot això fa que, a mesura que passa el temps i que noves troballes engruixen el coneixement, l'atenció es dispersi una mica. L'especialització en alguns temes i la manca de temps per assimilar els avenços fa que la tasca de catalogació i arxivament no hi vagin alhora. Val la pena aturar-nos un moment, girar el cap enrere, reunir els conceptes parcials que han deixat els que ens han precedit i enfilarnos d'una manera imaginària a una alçada que ens permeti contemplar el tot d'una manera global en l'espai i en el temps i, a manera d'un puzzle, mirar d'ajuntar totes les peces..

Avui toca sotmetre la Via Júlia a aquest procés. Som-hi doncs.

El nom prové de la denominació romana de la ciutat de Barcelona, la *Colonia Julia Augusta Paterna Favencia Barcino*.

Des de l'any 1929 era els *Quaranta metres* per la seva amplada. I abans va ser el passeig de la Muntanya. Aquest nom s'ha conservat a través del Club de Futbol Muntanyesa, fundat l'any 1927. Era travessada per torrenteres que baixaven dels turons propers de Collserola al barri de Roquetes, com els de Can Campanyà, d'en Tissó, Can Borràs, d'en Canyelles..

L'any 1931 va canviar el nom pel de Carlos Marx.

Lavors tenia el seu acabament al torrent de Can Tissó, on actualment hi ha la benzineria. Aquest nom va ser anul·lat al final de la Guerra Civil i des del 7 de juliol del 1942 ha quedat oficialment com a Via Júlia encara que no seria fins la dècada dels anys 60 del segle passat que completaria tota la seva longitud a l'incorporar el carrer Portallada, que discorria entre la riera de Sant Andreu i el torrent d'en Canyelles..

Des de llavors s'estén aproximadament 1 km entre les places de la República i la cruïlla amb la Via Favència i es la divisòria entre les barriades de Verdum i la Prosperitat. S'ha convertit en l'avinguda més populosa i transitada de Nou Barris.

Al centre del carrer Carlos Marx, entre els carrers Batllori i Argullós, l'any 1932 el Patronat Escolar de l'Ajuntament de Barcelona va construir amb fusta del pavelló de Suècia procedent de l'Exposició Universal del 1929, el "Pavelló de les Roquetes" un Grup Escolar, amb cinc aules, mixt i amb capacitat per uns 160 alumnes. Ja en època franquista el gener del 1939 se'n va responsabilitzar el Ministerio de Educación y Ciencia i va quedar dividit en dues unitats una per a nens i una altra per a nenes. Quan s'inaugurà l'any 1959 la nova escola de nenes Agustina de Aragón, pagada pel "Patronato Escolar de los Suburbios" i emplaçada al mig de la Via Júlia, l'antic Pavelló de les Roquetes (aleshores "Centro Escolar Roquetes"), va esdevenir escola de nens amb quatre seccions i un parvulari. Ambdós centres van tancar portes al 1974 quan va obrir el col·legi Cardenal Cisneros (avui CEIP Prosperitat) al proper carrer del Molí. Posteriorment enderrocats per donar lloc a la remodelació de la Via Júlia, tan sols en resta un gran



Pati del col·legi. Pals de bandera, anys 40

arbre, un plataner que sobresurt mes enllà de la marquesina i que estava plantat dins el recinte de l'antiga escola.

Als anys de la República es van fer diversos intents per portar una línia d'autobusos fins a Nou Barris. Fins i tot l'anomenat "Pla de Conjunt" en preveia una anomenada "Línia V" que hagués tingut un recorregut entre la plaça d'Espanya i la (llavors) avinguda de Carlos Marx. L'esclat de la Guerra Civil va estroncar les adjudicacions i, per tant, la posada en servei de la nova línia.

No va ser fins el 17 de novembre del 1953, a través d'una concessió municipal que es va inaugurar la línia d'autobusos pertanyent a l'empresa *Talleres Aragall y Compañía* popularment coneguda com a "TAC" o "Pénjamo" que feia el recorregut de la Via Júlia fins al passeig de Fabra i Puig. Uns mesos després, el 15 de maig de 1954, quan es va inaugurar el tram de metro "Sagrera-Fabra i Puig", es va convertir en l'inestimable i únic mitjà de transport dels habitants de les barriades limítrofs amb la Via Júlia, fins a l'estació de metro més propera.

El procés de municipalització de les companyies privades concessionàries, va provocar que l'Ajuntament acordés, el 27 de juliol de 1960, declarar caducada la concessió.

Els descampats que ocupaven el territori s'aprofitaven els anys 50 per muntar-hi envelats i fer ballades de sardanes i, a les voreres, parades de llaminadures, revistes i tebeos.

L'any 1965 es va aprovar el *Plan de actuación 1965-1968*, que proposava l'expansió de la xarxa de tramvies que llavors acabava a la plaça de Lluçmajor, fins a la Via Júlia, a mig urbanitzar, encara amb horts pel mig, i feia el tomb al final, a la confluència amb la Via Favència. Aquest nou ramal era servit per dues noves línies, la 50 i la 48. El 18 d'agost de 1970, la 50 va ser substituïda per autobusos. A la mateixa data, va entrar en servei la línia 51 (Drassanes-Via Júlia), la darrera línia de tramvia inaugurada a Barcelona. Això no va suposar la reurbanització de la Via Júlia, sinó que continuà intransitable per la seva part central amb horts i floristeries d'autoconreu. L'adéu al tramvia, que circulava pel costat muntanya, es va produir l'any 1971, el 19 de març.

El servei es va substituir per autobusos que feien l'aportació del passatge al metro, fins que aquest, a través de la prolongació de la línia 4, va arribar al final de la Via Júlia el dilluns 19 d'abril de 1982 amb dues noves estacions a partir de la de Maragall, les de Lluçmajor i Roquetes, aquest últim nom, per la situació del seu emplaçament que portava a la confusió, va ser canviat l'any 1999 i a instàncies de l'Arxiu Històric de Roquetes Nou Barris, pel de Via Júlia, més acord amb la ubicació de l'estació.

A la inauguració hi van assistir gran nombre d'autoritats i es va convertir en el primer tram de metro inaugurat per la Generalitat. El dissabte 24 es va celebrar una festa popular convocada per les associacions veïnals i per l'Ateneu Popular de Nou Barris a la qual van assistir unes 2000 persones.

L'arribada del metro va ser el tret de sortida per a la definitiva reestructuració de la Via Júlia. No s'ha d'oblidar, però, que forma part de la falda de la muntanya (recordeu el seu primer nom): el fort desnivell que tenia el terreny (més de 2.5 m. entre voral i voral), feia que el túnel s'alcés fins a dos metres per sobre al llarg de més de 120 metres de longitud. Van ser necessàries una sèrie d'intervencions en profunditat per crear un espai transitable, punt de trobada i d'accés al metro, encara que això va provocar l'enderrocament



Bar Planas, seu d'entitats



Envelat a la Via Júlia

d'alguns edificis amb valor patrimonial, com la Casa de les Àguiles o dels Ratpenats, al carrer Font d'en Canyelles cantonada a la Via Júlia, costat mar: els arquitectes Bernardo de Sala i Josep M. Julià van dissenyar un passeig ampli i una rambla amb rampes, sense escales que dissimula el calaix del túnel i comunica les dues bandes.

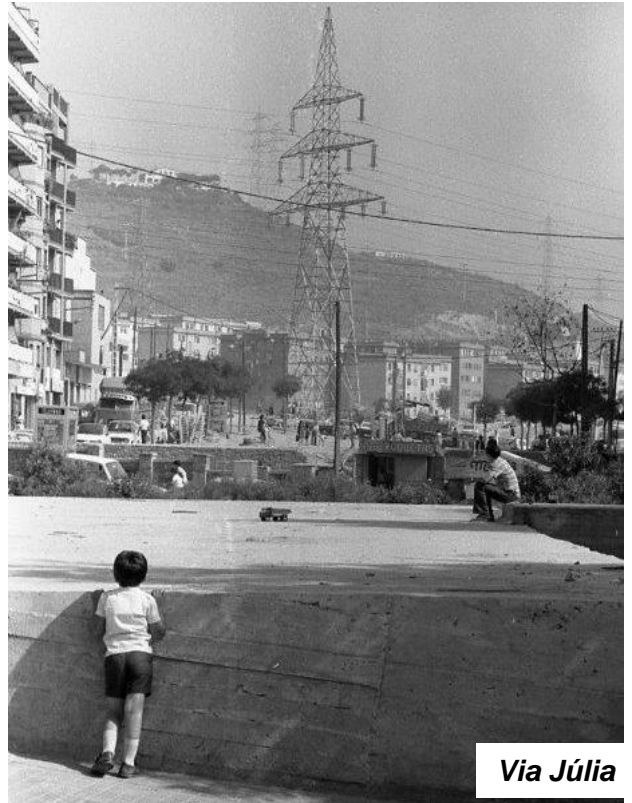
Posteriorment, durant els anys 80 i preolímpics, es van escampar per tota la Via Júlia, una sèrie d'escultures i elements urbanístics que la convertiren en una de les millors avingudes de Nou Barris

De nord a sud hi podem trobar la columna de llum o "Torre Favència", d'Antoni Rosselló, un espai de jocs infantils, la gran marquesina metàl·lica, punt de trobada i de celebració de festes populars i exposicions, l'escultura "Júlia", de Sergi Aguilar, rebatejada com a "R" de Roquetes, dedicada als nous catalans, i, a les rambles laterals, la plaça de Francesc Layret, la plaça dedicada a Anselm Clavé a l'embocadura del carrer Conflent, i, per rematar-ho, la plaça de la República, amb l'estàtua "La Flama", els jardins de Lluçmajor i el Parc de la Guineueta, punt d'unió de quatre barris: Verdum, Prosperitat, Guineueta i Porta.

La Via Júlia ha tingut, en el decurs de la seva història, les seus de diferents societats civils, esportives i d'esbarjo. Podem citar aquí algunes d'elles com la Unió Ciclista Roquetes i el cor de Clavé "La Estrella de mar" que tenien la seu al bar Planas (cantonada al carrer Mas Duran). Aquest bar servia també de vestidor de fortuna per als futbolistes que havien de jugar els

seus partits al camp proper de les Roquetes. Altres, ben vius a l'actualitat, són el Centre Cultural "Els Propis", antiga "Asociación de Propietarios y Contribuyentes de las Roquetas", a tocar de la Via Favència: perdura com una de les més potents de Nou Barris i alberga la Societat Coral "L'Ideal d'en Clavé". També va ser el local de l'Ateneu Familiar Artístic i Cultural.

Actualment es pot considerar un dels eixos dinamitzadors del districte, evita fractures i permeabilitza el territori, tot unint els barris que l'envolten.



Via Júlia

Bibliografia

- Nomenclàtor de Barcelona
- Relligant Nou Barris. Francesc Pujol Martínez
- Destinació Nou barris. Ricard Fernández i Valentí
- Les Escoles de Nou Barris. Revista de l'Arxiu núms. 66 al 70
- Hemeroteca de La Vanguardia
- Arxiu personal d'Arnaldo Gil
- www.historiadebarcelona.org

DONACIONS



Noves maquetes a l'Arxiu

Una altra donació de maquetes feta per part de **Juan Montblanc**, ens amplia la col·lecció de què ja disposem a la seu de l'Arxiu.

En aquest cas la donació de maquetes correspon a: l'ermita de Sant Pere de Romani de Molins de Rei, Sant Pau de Riu Sec de Sabadell i el Pont del Diabre de Martorell.