

MEMÒRIA DE LA INTERVENCIÓ
ARQUEOLÒGICA EFECTUADA AL CARRER DE
N'AMARGÓS 18-22, C/ COMTAL 31-32.
BARCELONA.
MAIG-JUNY DE 2004.
Codi MHCB: 045/04

Eva Orri Terrado

Barcelona, agost de 2004

ÍNDEX

- 1. INTRODUCCIÓ
- 2. SITUACIÓ GEOGRÀFICA
- 3. CONTEXT HISTÒRIC I ANTECEDENTS ARQUEOLÒGICS
- 4. MOTIU DE LA INTERVENCIÓ I METODOLOGIA
- 5. DESCRIPCIÓ DELS TREBALLS REALITZATS
- 6. REPERTORI ESTRATIGRÀFIC
- 7. CONCLUSIONS
- 8. BIBLIOGRAFIA

ANNEX

- DOCUMENTACIÓ FOTOGRÀFICA
- DOCUMENTACIÓ PLANIMÈTRICA



1. INTRODUCCIÓ

Amb motiu de les obres de reforç de la xarxa elèctrica previstes per la companyia **FECSA-ENDESA**, i portades a terme per l'empresa **ACCESS-ANNEX** als carrers de N'Amargós 18-22 i C/ Comtal 31-32 de Barcelona, i donat que aquest indret s'inclou en una zona d'interès arqueològic i d'alt valor històric, es va prendre la decisió d'efectuar una intervenció arqueològica preventiva simultàniament a la realització de les obres. Aquest control arqueològic va ser encarregat a l'empresa **ATICs S.L.**, sota la direcció tècnica de l'arqueòloga Eva Orri Terrado, amb la supervisió del **Servei d'Arqueologia del Museu d'Història de la Ciutat de l'Ajuntament de Barcelona**, amb el propòsit de descobrir i documentar les possibles restes conservades.

Aquesta actuació urbanística, que preveia la realització d'una rasa de canalització de 34,5 metres per tal d'efectuar una estesa de cable subterrani a la vorera i calçada en diferents punts del seu recorregut, es va dur a terme entre els dies 24 de maig i 2 de juny 2004.

2. SITUACIÓ GEOGRÀFICA

La present intervenció arqueològica s'ubica al carrer de N'Amargós i al C/ Comtal, en el districte de Ciutat Vella de Barcelona.

El terme municipal que envolta la ciutat de Barcelona, s'estén a la costa de la mar Mediterrània en una plana d'uns 5km. d'amplada limitada al NW per la serra de Collserola, on hi ha el Tibidabo (542 m.), la serralada de Sant Mateu a llevant i el massís del Garraf a ponent, entre els sectors deltaics del Llobregat i del Besòs.

En aquesta plana, quasi completament urbanitzada avui, es destaquen unes zones clarament diversificades.

El nucli antic, que correspon a la primitiva ciutat romana, damunt el Mont Taber (15m), proper a la mar, dominat al Sud pel gran promontori de Montjuïc (173m), i que amb els seus ravals més pròxims fou tot Barcelona fins a mitjans del segle XIX. Una sèrie de petits nuclis de poblament més densos, antics pobles forans creats a l'entorn de la ciutat. I una àmplia zona quadriculada, de carrers amples, planificada a la segona meitat del segle XIX (l'Eixample del Pla Cerdà), quan caigueren les muralles, que representà la unió entre la Barcelona Vella i els municipis del Pla.

El sector que ens ocupa és el de la Barcelona antiga, situada dintre de les muralles desaparegudes totalment al 1860, moment en que s'aprovà, almenys teòricament el Pla Cerdà. Aquest sector s'entén entre la Plaça de Catalunya al NW i la mar al SE, entre les rondes i el Paral·lel al SW i el Parc de la Ciutadella i l'inici del Passeig de Sant Joan al NE. Aquest àmbit prou ampli podem subdividir-lo de terra a mar en tres sectors amb uns tall verticals marcats per la Rambla i la moderna Via Laietana, oberta sobre la vall solcada antigament per la Riera de Sant Joan, de Jonqueres o Merdença. En cadascun



d'aquests sectors encara es poden considerar uns àmbits o barriades entorn d'antics monuments o centres històrics.

Aquests carrers s'ubiquen en una zona de Ciutat Vella propera al nucli primigeni de Barcelona, un indret amb terrenys quaternaris, situat entre els antics cursos d'aigua de les rieres que transcorrien per l'actual avinguda de Portal de l'Àngel i carrer del Pi i per la Riera de Sant Joan.

3. CONTEXT HISTÒRIC I ANTECEDENTS ARQUEOLÒGICS

A les rodalies de la futura “Gran Via Laietana”, corresponen als barris de Sant Pere, Santa Caterina, Sant Cugat i la Ribera o Santa Maria del Mar, que inclouen àrees bastant diferenciades entre sí. En temps anteriors, algunes havien estat força representatives a la ciutat; per la seva vocació comercial i de negoci, com el carrer Boqueria des del mercat de les Rambles a la plaça de Sant Jaume, i el d'Argenteria des de la plaça de l'Àngel al pla de Palau; per la seva vocació de pas, com el carrer de la Bòria, Carders, Corders i Portal Nou; l'ús residencial d'adscripció popular als voltants del mercat de Santa Caterina; el caràcter tranquil pels volts de la Catedral, i la progressiva implantació d'indústries tèxtils a Sant Pere i Sant Cugat. Tot plegat era un conjunt heterogeni, amb fortes diferències socials i físiques entre teixits urbans, reflectides en la configuració de carrers i d'espais públics, divisió del sol, morfologia d'illes i tipologies edificatòries.

L'obertura de la Via Laietana és un dels episodis fonamentals de la construcció de la gran Barcelona metropolitana. D'ençà l'aprovació del pla d'eixample d'Ildefons Cerdà el 1859, el sanejament de la ciutat antiga va ser una de les assignatures pendents de Barcelona al llarg de tota la segona meitat del segle XIX. La densificació de la població i la degradació de les condicions de vida van anar en augment als barris vells, al mateix temps que la ciutat, lentament, creixia de manera ordenada a través del seu Pla. Les agregacions del 1897, que van triplicar l'extensió del terme municipal i van duplicar la població de la ciutat, van donar una nova dimensió urbana a Barcelona, on l'Eixample adquiria un paper central i de caràcter residencial i el Casc Antic consolidava la seva condició de centre polític, comercial i històric. El sanejament de la ciutat històrica se centrava en la substitució dels estrets vials per avingudes més amples i en la transformació de les tipologies edificatòries.

Tot i que havia estat dissenyada originàriament per Cerdà al seu plànol de reforma i eixample de la ciutat com una de les tres vies que havien de comunicar el nou centre residencial amb l'activitat mercantil del port, la Via Laietana no es va començar a obrir fins cinquanta anys més tard, el 1908, en



un moment en que la ciutat ja era una altra i la teoria urbanística vigent s'havia transformat profundament. La Gran Via A de la reforma interior ja no era només una operació de vialitat i higienisme dins el teixit de la ciutat antiga, sinó que aviat es va convertir en l'operació que representava la modernitat per al centre històric de Barcelona, des dels punts de vista funcional, arquitectònic i representatiu. L'enderroc de les muralles va permetre la urbanització d'una important àrea situada entre el nucli urbà i els pobles del Pla. Aquest ampli espai fou l'escenari dels projectes d'Ildefons Cerdà. L'àrea urbanística resultant va gaudir d'una trama de vials que garantien una circulació fluida i una alta connectivitat en direcció nord-sud. El problema de la mobilitat, però, era la nul·la possibilitat de penetració en la trama urbana de la ciutat antiga, fet especialment greu en la mesura que el centre de distribució de béns i mercaderies més important de Barcelona era el port, situat a llevant del casc antic. La reforma interior, amb les seves tres avingudes, havia de vèncer aquesta dificultat.

L'obertura de la Via Laietana va ser una operació complexa que es materialitzà entre 1908 i 1958. Tot i que va ser visionat per Ildefons Cerdà, va ser Àngel Josep Baixeres el que l'any 1879 va presentar a l'Ajuntament el seu pla de reforma interior de la ciutat, que fou aprovat de manera parcial, el 1881, tot i que el govern central no ho va fer fins el 1889. El context polític va canviar radicalment a partir del 1897, amb una major entesa política amb Madrid que va permetre, a més de les agregacions dels pobles del Pla al terme municipal de Barcelona, una tímida aproximació als interessos de l'Ajuntament respecte a la Reforma.

Dins la nova cojuntura política de principis del segle XX, l'acord entre l'Ajuntament i el Banc Hispano Colonial, disposat a invertir capitals en construcció i urbanització, al servei d'una burgesia industrial i comercial que somiava a convertir Barcelona en una de les primeres ciutats del món, va ser determinant per al relançament del projecte de la reforma interior. La Via A, va ser batejada l'any 1911 com a Via Laietana a proposta del regidor i historiador Francesc Carreres Candi, per recordar el nom dels antics pobladors de la ciutat i la seva regió abans de la romanització.



Al llarg del 1914 el Consell plenari de l'Ajuntament va aprovar una bateria de projectes que marcaran decisivament la ciutat almenys fins als anys trenta. D'entre aquests projectes cal destacar l'encàrrec a Iluís Domènech i Montaner, Josep Puig i Cadafalch i Ferran Romeu d'estudiar l'articulació de la futura avinguda amb el teixit de carrers preexistent i la salvaguarda del patrimoni històric i artístic.

La seva obertura, a més, també va ser aprofitada per la construcció d'una moderna xarxa de clavegueram i d'uns túnels que, anys més tard, seran aprofitats per la instal·lació del ferrocarril subterrani, un projecte de transport públic d'una importància cabdal en la conformació de la Barcelona metropolitana.

Pel que fa a la descripció física de la zona, cal dir que el 1851-1853, s'havia obert el carrer de la Princesa com a prolongació de Ferran i de Jaume. La part superior, entre Jonqueres i plaça de l'Àngel, s'estructurava al llarg de la riera de Sant Joan, que comptava amb diversos palaus i esglésies. Al costat, en la cantonada de la pròpia riera amb el carrer del Pont de la Parra, hi tenia el palau el marquès de Sentmenat. A la illa delimitada pels carrers del Pont de la Parra i de Sant Pere més Baix, es trobava l'església de Sant Joan i el convent veïns.

Dos carrers gairebé paral·lels a la riera de Sant Joan delimitaven l'àrea Ripoll-Tapineria i Mercaders. En aquest darrer hi havia la casa Padellàs. Al carrer Arc de Jonqueres cantonada amb Sant Pere més Alt es trobava la casa del Gremi de Velers, el qual va ser salvaguardat. Al costat d'aquesta casa gremial hi havia la Capella de Sant Cristòfol, enderrocada per deixar lloc a la irregular placeta del mestre Millet. Al carrer de la Bòria hi havia la Casa Gremial de Corders. Aquest grup de construccions singulars eren els referents de l'àrea sobre els seus carrers suburbans, on s'anaven bastint edificacions en cada període, sobretot als segles XVII i XVIII, reconstruïdes sobre precedents gòtics. Vestigis d'aquestes superposicions aparegueren en enderrocar edificis, i fou possible recollir grans quantitats de fragments, com capitells, columnes i finestralls, i d'altres elements sovint emparedats en construccions anteriors.



Sota el carrer de Princesa destacava el carrer d'Argenteria, travessia comercial i nexa d'unió entre la plaça de l'Àngel, Santa Maria i la Ribera. Els altres carrers –Basea, Canvis Nous, Ample- constituïen una tupida xarxa difícil de creuar. El Passeig de Colom vora el mar i els carrers Ample i de la Mercè tornaven a destacar per la implantació d'edificacions importants pel seu passat històric. Desaparegueren el Palau del Marquès de Monistrol, i la plaça de sant Sebastià. Al carrer de Basea, es trobaven els palaus Serrallonga, i del Marquès de Fortuny, i la torre de vigilància de la muralla.

Sobre aquest conjunt de barris se situà l'obertura, que afectà de forma indiscriminada teixits i construccions. L'obertura s'inicià al carrer Ample núm. 71. A efectes operatius es subdividí en tres seccions, anomenades primera (1908), des de la plaça d'Antonio López fins a la de l'Àngel, segona (1909); des d'aquesta fins a Sant Pere més Baix i tercera (1911); des d'aquest fins al pla de Jonqueres, respectivament. Foren, en cinc anys, un total de 270 cases enderrocades per fer la llum entre el Port i la plaça del Bisbe Urquinaona.

Hi van haver quatre objectius bàsics en l'obertura de la Via Laietana: el sanejament dels barris de la ciutat vella, la connexió vial entre l'àrea portuària i els nous barris de l'Eixample, la voluntat de creació d'un centre de negocis modern i, finalment, la revalorització del centre històric com a espai simbòlic i monumental.

CRONOLOGIA

- **1859.** Ildefons Cerdà, al seu plànol de reforma i eixample de la ciutat, dibuixa tres grans vies que creuen verticalment i horitzontalment el casc antic de la ciutat.
- **1879.** Àngel Josep Baixeras presenta a l'Ajuntament de Barcelona el seu projecte de reforma del casc antic de la ciutat.



- **1881.** Després d'un llarg procés, el projecte de Baixeras és aprovat per l'Ajuntament, tot i que el Govern central no ho farà fins a deu anys més tard.

- **1905.** El plenari de l'Ajuntament de Barcelona aprova les bases per negociar el contracte amb el Banc Hispano Colonial per executar la reforma interior.

- **1907.** S'actualitza el pla Baixeras en un nou pla de reforma i millora de l'interior de la ciutat, que queda reduït a l'obertura de tres grans vies, sense incloure la remodelació en conjunt dels barris de la ciutat vella.

- **1908.** Inauguració de les obres d'obertura de la Gran Via A de la Reforma interior de Barcelona a l'edifici número 71 del carrer Ample. S'inicien els treballs de la primera secció, entre la plaça Sant Sebastià (actual plaça d'Antonio López) i la plaça de l'Àngel.

La unió d'artistes de Barcelona proposa a l'Ajuntament que, davant la magnitud de les restes arqueològiques, històriques i artístiques aparegudes durant els enderroc, es consideri la manera de conservar-les. Es crea una delegació investigadora i de vigilància. Neix la idea de reconstruir els elements i edificis afectats.

- **1909.** Inici dels treballs d'enderrocament de la segona secció, entre la plaça de l'Àngel i el carrer de Sant Pere més Baix.

- **1911.** El regidor Francesc Carreres Candi presenta una moció a la comissió de Reforma proposant que la Gran Via A rebi el nom de Via Laietana.

S'inicia la construcció conjunta del clavegueram i dels túnels destinats a la instal·lació del futur metro.



- **1912.** Inici dels treballs d'enderrocament de la tercera secció, entre el carrer Sant Pere més Baix i la plaça Urquinaona.

Una nova entitat, la Caixa de Pensions per a la Vellesa, adquireix i urbanitza part del solar de l'antic convent de Santa Maria de Jonqueres.

- **1917.** S'enderroca l'edifici de l'antic convent de Sant Sebastià del segle XVIII, a la plaça d'Antoni López.
- **1926.** S'inaugura el tram entre les estacions de Jaume I i d'Aragó de la línia II del Gran Metropolitano.
- **1930.** L'Ajuntament acorda el trasllat de la casa Padellàs des del seu emplaçament originari al carrer Mercaders, fins a la plaça del Rei –actual seu del Museu d'Història de la Ciutat-. Serà una de les operacions emblemàtiques de la reforma del barri gòtic de la Catedral.
- **1933.** Es repren la continuació de les obres del metro fins a l'estació de Correus. S'inaugura la nova estació el 20 de febrer de 1934.
- **1938.** Els bombardeigs sobre la ciutat van afectar diversos trams de la Via Laietana i els carrers propers, com el de Corríbia i Tapineria, que pràcticament van desaparèixer. Es va acordar la continuació de la Reforma en la seva quarta secció –l'actual avinguda de la Catedral- aprofitant l'efecte dels bombardeigs.
- **1958.** Construcció de l'últim edifici, el de la companyia d'assegurances Hispània, en l'últim solar edificable de la Via Laietana, cantonada amb l'avinguda de la Catedral.

Pel que fa a les intervencions anteriors i ja que aquestes són molt nombroses, ens centrarem en les més properes a la zona d'actuació, tant a nivell temporal com geogràfic:



- Carrer de l'Argenteria i Manresa (Núria Miró, 1997)
- Carrer Manresa (Damià Griñó, 1998)
- Carrers Sant Pere Mitjà, 2, Verdaguer, 1, Callís, 2b (Jordina Sales, 2000)
- Carrer Sant Pere Mitjà 54-56 (Sara Simó, 2001)
- Mercat de Santa Caterina (Jordi Aguelo, Josefina Huertas, 1999,2003)
- Avd. Francesc Cambó (Anna Bordas, Genard Torres, 2001, 2002)
- Avd. Francesc Cambó (Vanesa Camarassa, Joan Piera, 2002, 2003)
- Carrer Pou de la Figuera (Oscar Matas, Laura Suau, 2002,2003)
- Via Laietana 49-71, 56-66, C/ Comtal 33-37, C/ de les Magdalenes 12-14, C/ de Tomàs Mieres 5-7, C/ Jonqueres 1-13 i Plaça Urquinaona 9-11. (Eva Orri, 2003).

4. MOTIUS DE LA INTERVENCIÓ I METODOLOGIA

Arrel de les obres efectuades per l'empresa ACCESS-ANNEX, per tal de renovar l'antic servei elèctric i instal·lar un de nou, als carrers de N'Amargós i C/ Comtal, es va creure necessari fer un seguiment arqueològic amb l'objectiu de documentar les possibles restes arqueològiques que es poguessin conservar. Així doncs, l'objectiu principal de l'actuació consistia en identificar qualsevol vestigi arqueològic existent, ja que aquesta zona forma part de l'àrea ocupada per vivendes de la ciutat medieval, en un indret urbanitzat a partir dels segles XI-XII i que va ser enderrocat amb l'obertura de la Via Laietana.

Aquesta zona es troba també a prop del recinte emmurallat romà i en el *suburbium* de la ciutat romana on es localitzen vil·les, xarxa de camins i necròpolis.

La present intervenció preveia l'obertura de la vorera i calçada del carrer mitjançant dues rases. Per la realització d'aquestes es va escollir un procediment manual, treballant amb pic i pala per tal de buidar la rasa, però amb l'ajuda d'un martell pneumàtic per trencar i aixecar les rajoles i la capa de preparació de formigó del carrer.

La metodologia arqueològica aplicada ha estat basada en el mètode de registre utilitzat per E.C. Harris (1979) i per A. Carandini (1981). Es tracta de registrar objectivament els elements construïts i estrats que s'identifiquen, realitzant una numeració correlativa d'aquests, sota el nom "d'Unitat Estratigràfica" (U.E.) que individualitza els uns dels altres. Cada U.E es registra en una fitxa on s'indica la ubicació en el jaciment, les seves característiques físiques, i la posició física respecte a les altres unitats estratigràfiques amb les que es relaciona.

Aquest mètode també inclou la realització de material gràfic, compost per plantes i seccions i la documentació fotogràfica dels treballs realitzats.

5. DESCRIPCIÓ DELS TREBALLS REALITZATS

El dia 24 de maig de 2004 van començar les tasques de reforç de la xarxa elèctrica, a partir de la canalització en rasa i instal·lació subterrània de tubs que substituïrien els antics serveis. Aquesta instal·lació s'ha realitzat a partir de l'obertura de dues rases; una rasa de 29,20 m. de llarg, que transcorria paral·lela a la línia de façana actual entre els núm 18 i 22 del carrer de N'Amargós, i una altra –que seguint la mateixa direcció- creuava el carrer Comtal –en un traçat de 20 metres- des del núm. 32 fins al núm 31 realitzant un gir per enllaçar amb una tubular instal·lada anteriorment.

Ambdós presentaven una amplada de 40cm. i una profunditat que ha oscil·lat entre 60 i 80cm, -depenent de la presència d'altres serveis-. Aquestes han estat practicades a la vorera i calçada del carrer, en el tram del carrer de N'Amargós, situat entre el carrer Comtal i Montsió, i el carrer Comtal –entre C/ de N'amargós i Via Laietana. (Fig.1)

Per tal de fer més fàcil la documentació de l'estratigrafia, el material arqueològic, i les possibles estructures que ens poguessin aparèixer, vàrem diferenciar per números d'UE els diferents trams de la mateixa rasa, prenent com a criteri els carrers per on aquesta transcorria.

En total s' han obert 2 rases, les quals passarem a descriure a continuació:

La **rasa 100** presenta una llargada de 29,20m. i transcorre en direcció N-S per la vorera del carrer a escassos centímetres de la línia de façana. Primerament es va obrir una petita cata de comprovació –davant del núm 18 del carrer- per a localitzar els possibles serveis i trobar un pas per on col·locar la tubular. Un cop localitzats aquests i davant la possibilitat d'aprofitar un tram obert anteriorment s'ha començat a practicar la rasa amb l'aixecament del paviment. L'amplada de la rasa és de 40cm. i aquesta assoleix una profunditat de 60cm.(Cota 9,40m. s.n.m.), alçada a la que ha estat localitzat el servei d'aigua.



Aquesta rasa no presentava cap mena d'estructura antiga i l'estratigrafia no remet a cap estrat arqueològic, la seqüència és: paviment del carrer format per rajoles rectangulars (60x40x6) i capa de preparació de formigó més entrellat de ferro de 30cm. de gruix (UE 101), i nivell compost per sauló de color marró clar barrejat amb material constructiu contemporani (UE 102). Aquest estrat presenta una potència aproximada de 30cm.

Cal remarcar que aquesta rasa ja havia estat oberta anteriorment per instal·lar el servei d'aigües i que el farciment, seria fruit de l'abocament de terres per tal de tornar a reomplir la rasa.

La **rasa 200** des del punt de vista estratigràfic és exactament igual a l'anterior -rajoles, formigó i sauló-, però de major fondària; aquesta assoleix una profunditat de 80 cm. (Cota: 9,09 m. s.n.m) per tractar-se d'una zona oberta al trànsit. Arribats a aquesta cota trobem novament la presència d'altres serveis.

Aquesta transcorre durant 8m en la mateixa direcció que la rasa 100 (N-S), creuant el carrer Comtal fins arribar al núm 31, on realitza un gir orientant-se NE-SW, transcorrent 12 metres fins enllaçar amb una tubular ja existent. Aquesta presenta igualment una amplada de 40cm. Donat que aquest tram ja havia estat obert per realitzar altres actuacions, aquesta rasa tampoc ens ha aportat cap material arqueològic, ni estructura que pogués ser documentada.

Així doncs, en cap d'aquestes dues rases es detecta cap mena d'estructura antiga, material ceràmic ni estrat arqueològic que es pugui documentar amb fiabilitat, ja que, com hem esmentat anteriorment, la instal·lació de serveis ha remogut totalment l'estratigrafia.

El dia 2 de juny de 2004 finalitzen els rebaixos de les rases i com a conseqüència l'actuació arqueològica del control de les rases.



DESCRIPCIÓ DELS DIFERENTS ESTRATS.

Rasa 100: Rasa de 29,20 m de llarg per 40cm d'ample. Orientada N-S.

La profunditat és de 60 cm. per sota del nivell del carrer actual.

(Cota: 9,40m. s.n.m.)

Rasa 200: Rasa de 20 m de llarg per 40cm d'ample. Orientada N-S en un primer tram (8m.) i NE-SW en un segon (12m.). Assoleix una fondària de 80 cm. (Cota: 9,09 m. s.n.m)

PAVIMENTS:

UE 101, 201: Paviment de rajoles rectangulars (60x40x6cm.) més preparació de formigó i entrallat de ferro (30 cm.). 36 cm. de potència total.

ESTRATS:

UE 102, 202: Paquet format per sauló de color marró clar i amb presència de grava, i material constructiu contemporani. Potència total: U.E. 102: (30cm.), U.E. 202: (44cm.).



6. REPERTORI ESTRATIGRÀFIC

Fitxa d'Unitat Estratigràfica			UE :101	
Sector: C/ de N'Amargós 18-22. Rasa 100		Fase:	Cronologia: s. XX.	
DEFINICIÖ :	Nivell d'us			
DESCRIPCIÖ :	Paviment del carrer format per rajoles rectangulars (60x40x6) i capa de preparació de formigó amb una potència de 36cm			
MATERIAL DIRECTOR :				
SEQÜÈNCIA FÍSICA :	Igual a	201	Equivalent a	
	Rebleix a		Es reblert per	
	Cobreix a	102	Es cobert per	

Fitxa d'Unitat Estratigràfica			UE : 102	
Sector: C/ de N'Amargós 18-22. Rasa 100		Fase:	Cronologia: s. XX	
DEFINICIÖ :	Nivell d'aportació			
DESCRIPCIÖ :	Rebliment compost per sauló de color marró clar i textura molt solta amb presència de grava i material constructiu contemporani . Presenta una potència de 30 c m.			
MATERIAL DIRECTOR :				
SEQÜÈNCIA FÍSICA :	Igual a	202	Equivalent a	
	Rebleix a		Es reblert per	



	Cobreix a		Es cobert per	101
Fitxa d'Unitat Estratigràfica				UE : 201
Sector: C/ Comtal 31-32. Rasa 200	Fase:	Cronologia: s.XX		
DEFINICIÖ :	Nivell d'ús			
DESCRIPCIÖ :	Paviment del carrer format per rajoles rectangulars (60x40x6) i capa de preparació de formigó amb una potència de 36cm			
MATERIAL DIRECTOR :				
SEQÜÈNCIA FÍSICA :	Igual a	101	Equivalent a	
	Rebleix a		Es reblert per	
	Cobreix a	202	Es cobert per	

Fitxa d'Unitat Estratigràfica				UE :202
Sector: C/ Comtal 31-32. Rasa 200	Fase:	Cronologia: s. XX.		
DEFINICIÖ :	Nivell d'aportació			
DESCRIPCIÖ :	Rebliment compost per sauló de color marró clar i textura molt solta amb presència de grava i material constructiu contemporani . Presenta una potència de 44 c m.			
MATERIAL DIRECTOR :				
SEQÜÈNCIA FÍSICA :	Igual a	102	Equivalent a	
	Rebleix a		Es reblert per	
	Cobreix a		Es cobert per	201



7. CONCLUSIONS

Arrel de les tasques de reforç de la xarxa elèctrica, a partir de la canalització en rasa i instal·lació subterrània de tubs que substituirien els antics serveis, l'empresa **ACCES-ANNEX** per encàrrec de la companyia **FECSA-ENDESA**, va practicar 2 rases d'un total de 49,20 metres a la calçada i a la vorera dels carrers de N'Amargós i C/ Comtal.

L'actual intervenció estava dirigida a l'avaluació arqueològica del terreny. El resultat un cop realitzat el control de la rasa ha estat el següent:

- les rases (rasa 100 i 200), han assolit diferents fondàries al llarg del seu traçat –aquestes oscil·len entre els 60 i els 80 centímetres-. Tot i això aquestes presenten la mateixa estratigrafia: un primer estrat format pel paviment del carrer (paviment de rajoles i formigó) i un segon nivell d'aportació de terres amb presència de sauló, grava i material constructiu contemporani.

Les conclusions que podem extreure d'aquesta intervenció arqueològica són més aviat poques, ja que les restes, pel que fa a estructures i material arqueològic són inexistents. Així doncs, pel que fa a les rases 100 i 200, no ens aporten cap mena d'estratigrafia fiable ja que aquestes han estat molt afectades per la instal·lació de serveis moderns i no presenten cap mena d'estructura antiga que es pugui documentar.

Cal concloure esmentant que malgrat la intervenció no hem pogut documentar cap estructura arqueològica corresponent a cap fase d'ocupació del carrer. No ha estat localitzada cap resta corresponent a estructures que possiblement es trobarien en el subsòl i que han estat documentades en excavacions anteriors. La informació extreta durant altres controls arqueològics, portats a terme a la mateixa zona, reflexa la conformació d'un espai situat al costat de la muralla romana i en un indret on van ser documentades estructures domèstiques d'època medieval, en una zona urbanitzada a partir dels segles XI-XII i que va ser enderrocada amb l'obertura de la via Laietana.

Així doncs, caldrà esperar futures intervencions que aportin noves dades per poder avançar en la història d'aquest barri i de la ciutat.



8. BIBLIOGRAFIA

CIRICI, A. 1971: *Barcelona pam a pam*. Editorial Teide. Barcelona.

DDAA. 1982: Gran geografia comarcal de Catalunya. Introducció. Barcelona, Baix Llobregat. *Enciclopèdia Catalana*. Barcelona.

DDAA. 1992: La ciutat consolidada (segles XIV-XV). *Història de Barcelona*. Vol III. Barcelona.

DDAA. 1999: Els barris de Barcelona. Vol I. Ciutat vella i l'Eixample. *Enciclopèdia Catalana*. Barcelona.

DDAA. 2001: La construcció de la gran Barcelona: L'OBERTURA DE LA VIA LAIETANA 1908-1958. Institut de cultura: Museu D'Història de la Ciutat. Pp.255. Barcelona.

DURAN I SANPERE, A. 1972: *Barcelona i la seva història*. Vol I. Barcelona.

FABRE, J., HUERTAS, J. 1977: *Tots els barris de Barcelona. l'Eixample i la Barcelona Vella*. Volum V. Edicions 62. Barcelona.

HARRIS, E.C. 1979: *Principios de estratigrafía arqueológica*. Editorial crítica. Barcelona.

VVAA (2002); *Diccionari d' Arqueologia*. TERMCAT, Centre de Terminologia, Barcelona.

ANNEX

DOCUMENTACIÓ FOTOGRÀFICA

- **F. 1.** Carrer de N'Amargós. Rasa 100. Procés de treball amb martell pneumàtic
- **F. 2.** Rasa 100. Carrer de N'Amargós. Tram rasa davant núm 18
- **F. 3.** Rasa 100. Carrer de N'Amargós. Tram rasa davant núm 20-22
- **F. 4.** Rasa 100. Carrer de N'Amargós. General rasa
- **F. 5.** Rasa 100. Carrer de N'Amargós. Rasa finalitzada amb tub
- **F. 6.** Rasa 200. Carrer Comtal. Procés de treball amb martell pneumàtic.
- **F. 7.** Rasa 200. Carrer Comtal. Rasa finalitzada.
- **F. 8.** Rasa 200. Carrer Comtal. Rasa finalitzada amb tub

DOCUMENTACIÓ PLANIMÈTRICA

- **Fig. 1.** Plànol on es localitza la zona on es va realitzar la intervenció
- **Fig. 2.** Plànol de la companyia FECSA-ENDESA amb les 2 rases efectuades, situades al carrer de N'Amargós 18-22 i carrer Comtal 31-32. Cotes.



F. 1



F. 2



F. 3



F. 4



F. 5



F. 6



F. 7

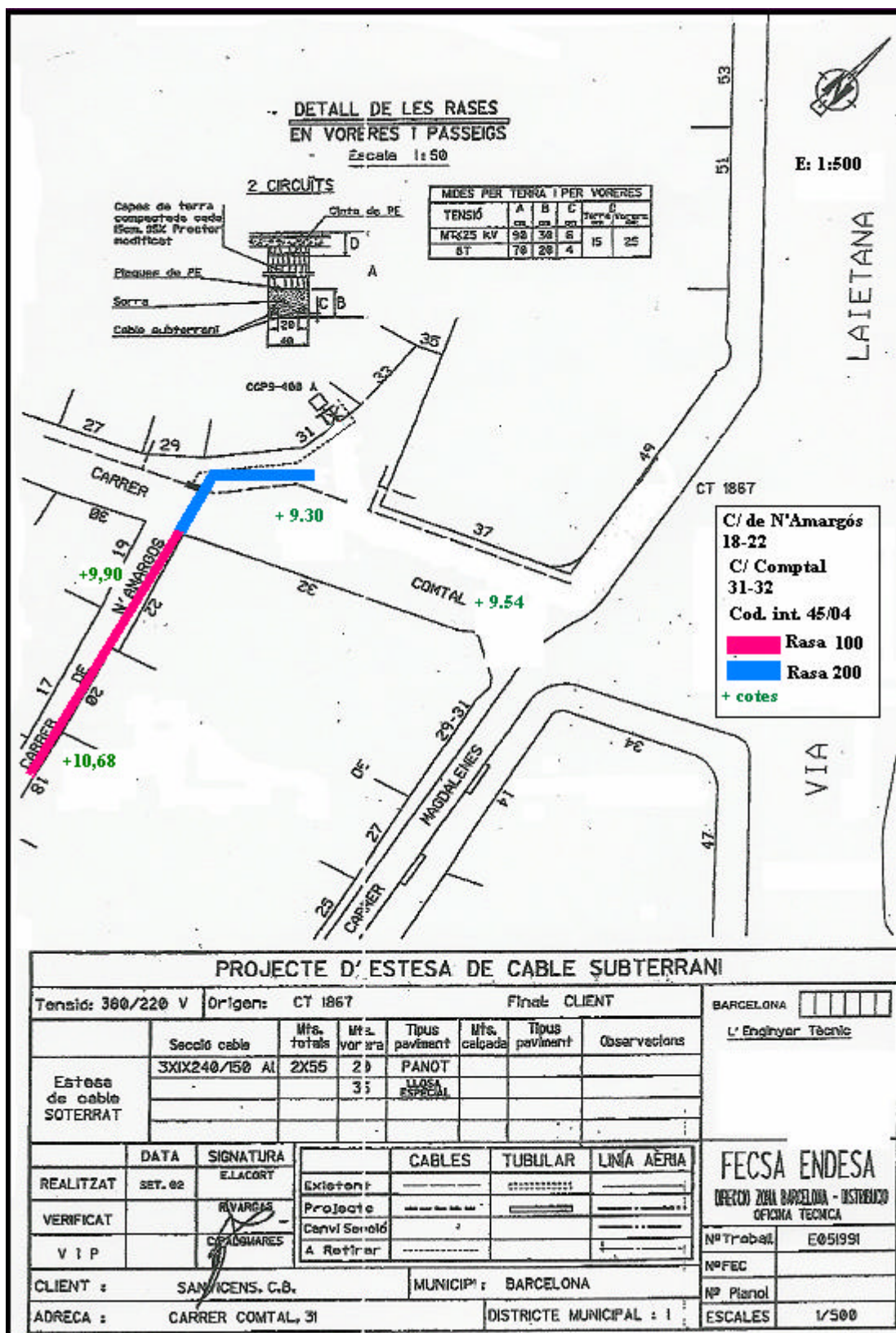


Fig. 2