

**MEMÒRIA DE LA INTERVENCIÓ ARQUEOLÒGICA AL  
CARRER DELS MOTORS / PASSEIG DE LA ZONA  
FRANCA / CARRER DE LA MARE DE DÉU DE PORT /  
CARRER DELS FERROCARRILS CATALANS / CARRER  
DEL FOC / PASSEIG OLÍMPIC / CARRER DEL DOCTOR  
FONT I QUER / DIPÒSIT VIVER DE TRES PINS  
(Barcelona, Barcelonès)**

CODI MUHBA: 017/09

Del 23 de Febrer al 25 d'Abril de 2009

Del 27 d'Abril al 19 de Juny de 2009(pròrroga)

Del 22 de juny al 31 de juliol de 2009 (pròrroga)

Del 3 d'agost al 31 d'agost de 2009 (pròrroga)

Del 17 d'agost al 31 d'agost de 2009 (pròrroga-Oriol Achón)

Del 19 d'octubre al 20 de novembre de 2009 (pròrroga)

Del 15 de febrer al 5 de març de 2010 (pròrroga)

Del 8 de març al 31 de març de 2010 (pròrroga)

Del 8 d'abril al 23 d'abril de 2010 (pròrroga)

---

PROMOTOR:

Departament de Medi Ambient. Ajuntament de Barcelona

CLABSA  
Six-constructor

REALITZACIÓ:

Arqueociència Serveis Culturals S.L.

DIRECCIÓ ARQUEOLÒGICA I REDACCIÓ DE LA MEMÒRIA:

Xavier Geis i Elias

DIRECCIÓ ARQUEOLÒGICA (Del 17 al 31 d'Agost de 2009):

Oriol Achón i Casas

Artès, Setembre de 2010

## **FITXA TÈCNICA**

JACIMENT: Barcelona

LLOC DE LA INTERVENCIÓ: carrer dels Motors, passeig de la Zona Franca, carrer de la Mare de Déu de Port, carrer dels Ferrocarrils Catalans, carrer del Foc, passeig Olímpic, carrer del Doctor Font i Quer, dipòsit del Viver de Tres Pins

CODI MUHBA: 017/09

MUNICIPI: Barcelona

COMARCA: Barcelonès

COORDENADES U.T.M: X:420634, Y:4603945

TERMINI DE RESOLUCIÓ D.G.P.C.: del 23 de Febrer al 25 d'abril de 2009, del 27 d'abril al 19 de juny de 2009 (pròrroga), del 22 de juny al 31 de juliol de 2009(pròrroga), del 3 d'agost al 31 d'agost de 2009 (pròrroga), del 17 d'agost al 31 d'agost de 2009 (pròrroga-Oriol Achón), del 19 d'octubre al 20 de novembre de 2009 (pròrroga)del 15 de febrer al 5 de març de 2010 (pròrroga), del 8 de març al 31 de març de 2010 (pròrroga), del 8 d'abril al 23 d'abril de 2010 (pròrroga)

TIPUS D'INTERVENCIÓ: Control de moviment de terres - Excavació arqueològica

PROMOTOR: Ajuntament de Barcelona, Clabsa, SixConstructor

EXECUCIÓ: Arqueociència S.C.S.L.

DIRECCIÓ: Xavier Geis i Elias, Oriol Achón i Casas

DIGITALITZACIÓ: Ismahel Verde

PARAULES CLAU: Rasa, Estrat.

## ÍNDEX:

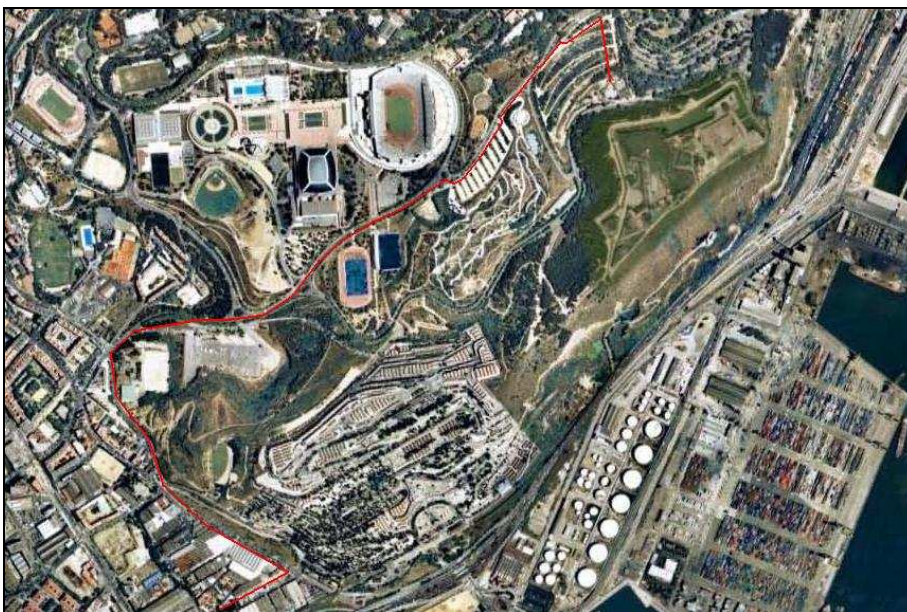
1. Introducció	3
2. Situació i descripció del lloc de la intervenció	4
3. Entorn geogràfic i geològic	5
4. Notícia històrica i intervencions anteriors	5
5. Motius i objectius de la intervenció	7
6. Metodologia	8
7. Descripció dels treballs i resultats	9
8. Conclusions	35
9. Bibliografia	36
<b>ANNEX I: Relació d'Unitats Estratigràfiques</b>	<b>37</b>
<b>ANNEX II: Llistat fotogràfic</b>	<b>105</b>
<b>ANNEX III: Fotografies</b>	<b>112</b>
<b>ANNEX IV: Planimetria</b>	<b>114</b>

## 1. INTRODUCCIÓ

En aquesta memòria es presenten els resultats de la intervenció arqueològica, de caire preventiu, realitzada entre els dies 18 de febrer de 2009 i 23 d'abril de 2010, al carrer Motors, passeig de la Zona Franca, carrer de la Mare de Déu de Port, carrer dels Ferrocarrils Catalans, carrer del Foc, passeig Olímpic, carrer del Doctor Font i Quer i el dipòsit del Viver de Tres Pins (Barcelona). El codi d'intervenció del Museu d'Història de Barcelona és el 017/09.

La intervenció l'ha promoguda el departament de medi ambient de l'ajuntament de Barcelona i Clabsa, la direcció de l'obra ha anat a càrrec de Clabsa i la realització dels treballs ha anat a càrrec de l'empresa SixConstructor. La coordinació dels treballs arqueològics s'ha dut a terme per part del Museu d'Història de Barcelona, que ha redactat el projecte d'actuació arqueològica. La intervenció arqueològica l'ha dut a terme l'empresa Arqueociència S.C.-S.L., sota la direcció tècnica de l'arqueòleg Xavier Geis i Elias i entre els dies 17 i 31 d'agost de 2009, de l'Oriol Achón i Casas

Els treballs han consistit en el seguiment i control arqueològics d'una rasa realitzada al llarg d'aquests carrers, per poder fer arribar aigua regenerada des de la planta desalinitzadora del prat fins al dipòsit del Viver de Tres pins, a Montjuïc, per reforçar la xarxa d'aigua potable de Barcelona.



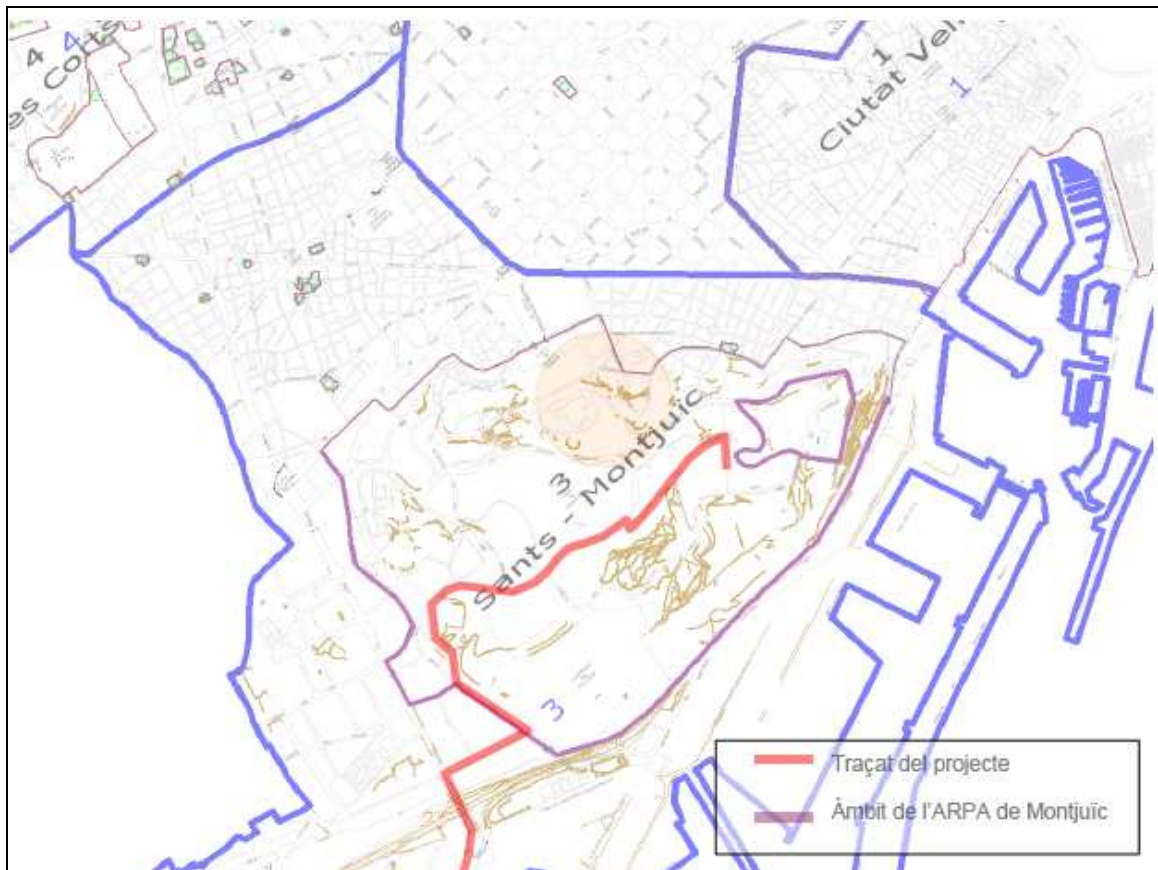
*Vista aèria de la zona a fer seguiment, en vermell recorregut de la rasa. Font. Google earth*



## 2. SITUACIÓ I DESCRIPCIÓ DEL LLOC DE LA INTERVENCIÓ

Urbanísticament, tots aquests carrers pertanyen a l'actual districte de Sants/Montjuïc, passant pels barris de La Marina del Prat Vermell (c/Motors i c/ Mare de Déu de Port), La Marina del Port (c/ dels Ferrocarrils Catalans) i el Parc de Montjuïc (C/ del Foc, passeig Olímpic i c/ Dr. Font i Quer).

El total del recorregut de la rasa per aquests carrers, té una longitud d'uns 3.800 metres



Vista de la ubicació de la intervenció al districte de Sants-Montjuïc. Font: MUHBA<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Museu d'Història de Barcelona. Projecte d'intervenció arqueològica al carrer dels Motors / passeig de la Zona Franca / carrer de la Mare de Déu de Port / carrer dels Ferrocarrils Catalans / carrer del Foc / passeig Olímpic / carrer del Doctor Font i Quer / dipòsit del Viver de Tres Pins (Barcelona, Barcelonès)

### 3. ENTORN GEOLÒGIC I GEOGRÀFIC

Els orígens de la ciutat de Barcelona se situen al Mont Tàber, molt a prop del mar i dominat al sud pel promontori de Montjuïc, que facilita la defensa del seu litoral. Ben aviat, però, els límits es van anar expandint pel pla.

Des del punt de vista urbanístic, podem diferenciar tres zones dins la ciutat, **el nucli antic**, prop del mar i dominat al sud pel gran promontori de Montjuïc, **un seguit de viles** que neixen als voltants de la ciutat i que a finals del S.XIX s'inclouen a aquests i finalment l'**eixample**, ideat per Ildefons Cerdà.

La muntanya de Montjuïc està situada al sud de Barcelona, a la línia de la costa i a la zona on està construït el port de Barcelona. Geològicament està configurada per materials miocènics, amb una composició geològica que presenta una alternança irregular de gresos i microconglomerats consistents i margues i gresos poc cimentats. Durant molts anys ha estat un dels jaciments clàssics del Miocè català, encara que, a causa de la invasió urbana, molts dels seus millors jaciments són inaccessiblement actualment.

Aquest Turó, estructuralment és un anticlinal asimètric limitat en el contacte amb el mar per la falla del Morrot.

### 4. NOTICIA HISTÒRICA I INTERVENCIONS ANTERIORS

A trets generals, podem dir que l'ocupació humana en la muntanya de Montjuïc es remunta a la prehistòria, amb la presència d'estris, fets de jaspi de Montjuïc, localitzats en jaciments prehistòrics del Barcelonès i el Baix Llobregat. Les obres motivades pels Jocs Olímpics de l'any 1992 van propiciar una campanya de prospecció a la muntanya, que va permetre localitzar, al peu del Castell de Montjuïc, abundant indústria lítica.

Les primeres troballes d'època ibèrica es varen localitzar al vessant sud-oest del turó, entre el castell i el cementiri, concretament a la confluència dels camins del Molí Antic i de la Font de la Mamella. Les restes ibèriques mes destacables s'han documentat al carrer dels Ferrocarrils Catalans, molt a prop del centre cívic La Bàscula, on s'han documentat estructures d'hàbitat, de les quals destaca un mur de pedra seca d'1m. d'amplada, així com també un camp de sitges de grans dimensions (6 m de diàmetre x 6 m de profunditat) que han estat interpretades com el port ibèric de Barcelona.

En motiu de l'Exposició Universal de l'any 1929, a les zones properes a l'Estadi Olímpic, es varen descobrir diverses estructures i sitges pertanyents a l'època romana, a l'any 1974, degut a la construcció del museu etnogràfic, es va documentar i excavar un enterrament en *tegula* de doble vessant de cronologia baiximperial. A l'alçada del carrer Negrell, es va poder excavar part d'una pedrera romana.

La primera referència d'ocupació a Montjuïc durant l'època medieval data de l'any 878, moment en el que es redacten una sèrie de documents sobre una donació d'un terreny de Montjuïc realitzada per una tal Casta, a la Seu de Barcelona. Documents de l'any 970 assenyalen l'existència d'un nucli de cases amb torres a la zona avui coneguda com la Marina de Sants. Existeixen notícies d'una talaia, el 1073, destinada a prevenir a la ciutat de l'arribada dels enemics per mar ( Torre del Farell). Cap al S.XII, els comtes de Barcelona van construir un castell a la zona coneguda com Can Tunis, conservades les restes fins a inicis dels anys trenta del segle XX.

També es coneix la necròpolis jueva d'època medieval, aquesta ha estat obra de tres intervencions, la primera ja a l'any 1893, posteriorment entre el 11945 1946 on es van descobrir fins a 117 enterrament, alguns amb el seu corresponent aixovar i per últim una intervenció efectuada l'any 2001 que va permetre constatar que els límits de la necròpolis s'extenien a tots dos costats del camí que conduïa al Castell de Montjuïc, i que correspon amb l'actual carretera del Castell.

## 5. MOTIUS I OBJECTIUS DE LA INTERVENCIÓ

El motiu d'aquesta intervenció preventiva eren els rebaixos motivats per a la realització d'una rasa per a la ubicació d'una conducció d'aigua entre el carrer motors i el dipòsit municipal del viver de tres pins, passant per part de la muntanya de Montjuïc.

La intervenció arqueològica ve donada a conseqüència de que l'indret on es durà a terme l'actuació s'inclou dins una zona d'alt risc arqueològic com és el parc de Montjuïc, on s'han localitzat restes de diverses èpoques històriques, des de l'epipaleolític fins als nostres dies, passant per l'època ibèrica, romana, tardoantiga i medieval. Així doncs, l'espai on s'ha realitzat la present intervenció s'inclou en una Zona d'Interès Arqueològic i d'alt valor històric, tal i com s'ha posat de manifest en les intervencions arqueològiques precedents. Per aquest motiu, en el supòsit de portar-se a terme una actuació que comportés una afectació del subsòl, la normativa municipal estableix, d'acord amb el que contempla la legislació vigent en matèria de patrimoni, la realització d'una Intervenció Arqueològica, sota la classificació de Preventiva, prèvia a l'execució del projecte constructiu que la motiva.

Per tant, l'objectiu de la intervenció ha estat la localització i delimitació de les possibles restes arqueològiques i patrimonials que pugessin veure's afectades per l'actuació urbanística.

Val a dir que tota l'actuació arqueològica s'ha emmarcat dins els termes establerts per les directrius de l'article 47 de la Llei 9/1993 del Patrimoni Cultural Català, Així com pel Decret 78/2002, del Reglament de Protecció del Patrimoni Arqueològic i Paleontològic (publicat en el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya núm. 3594, pags. 4608-4615), on es regulen les intervencions arqueològiques i paleontològiques i on es garanteix la solvència tècnica de les intervencions.

## 6. METODOLOGIA

Per tal de comprovar o descartar la presència d'elements d'interès patrimonial ocults al subsòl, s'ha efectuat el seguiment arqueològic, a partir de la inspecció ocular, de l'obertura de la rasa per a la col·locació del clavegueró que havia de portar l'aigua de la planta desalinitzadora del Prat fins al dipòsit del viver de Tres pins. Els treballs d'excavació de la rasa s'han realitzat amb una màquina giratòria. La cota a assolir era la necessària per a la instal·lació del clavegueró.

Pel que fa al registre de dades aportades per la intervenció, s'ha utilitzat com a mètode de registre, el proposat per E.C. Harris i per A. Carandini, modificat a partir de la pràctica arqueològica i adaptat a les característiques específiques de la intervenció. A partir d'aquest mètode, s'identifica cada nivell i estructura exhumada i se'ls identifica com a Unitat Estratigràfica. Per al registre objectiu d'aquests elements i estrats han estat individualitzats i s'ha realitzat una numeració correlativa d'aquests. Cada Unitat Estratigràfica (U.E.) té una fitxa descriptiva en la que s'indica la seva ubicació en el context general del jaciment, la seva ubicació en plantes i seccions, la seva definició i la seva posició física respecte les altres unitats estratigràfiques, així com la seva adscripció cronològica. Un llistat resum s'incorpora al final de la memòria.

Tot el procés ha quedat degudament documentat en un exhaustiu reportatge fotogràfic del procés de treball i amb la realització d'un aixecament planimètric. La planimetria realitzada ha consistit en una planta general d'ubicació de la rasa i plantes de cada tram.

## 7. DESCRIPCIÓ DELS TREBALLS I RESULTATS

Els treballs realitzats en aquesta intervenció, han consistit en la l'obertura d'una rasa d'uns 3.800 m de llargada i uns 70 cm d'amplada que anava des del dipòsit municipal del viver de Tres Pins fins al c/ motors, construint un dipòsit de bombament d'aigua a l'alçada del Palau Sant Jordi. L'objectiu d'aquesta rasa era la de la col·locació d'un tub per portar aigua d'aquest nou dipòsit fins al de Tres Pins.

Degut a la llargada de la rasa i la complexitat que això comporta, es va decidir dividir el recorregut en diferents trams:

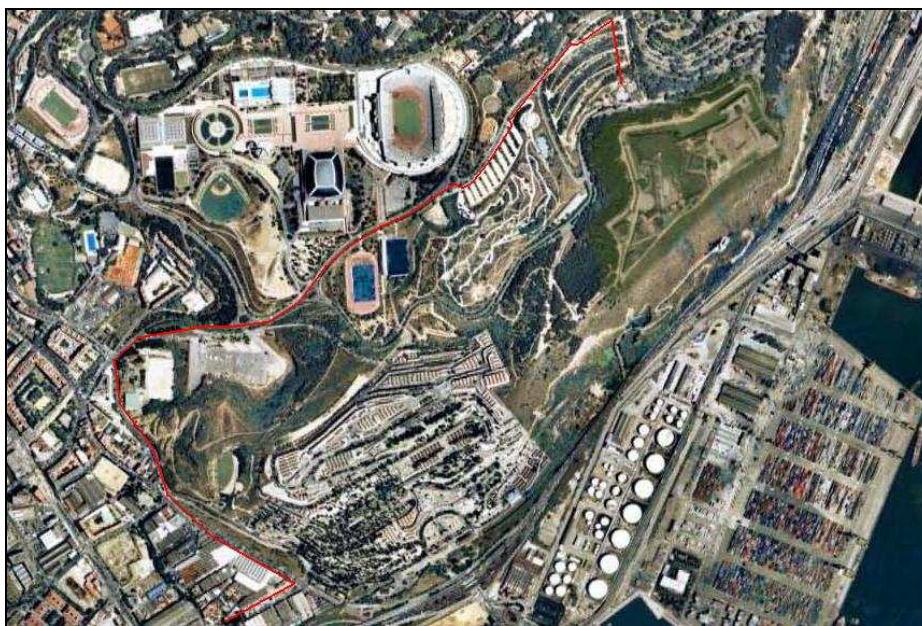
**Tram 1:** Tram de rasa que va des del dipòsit del viver de Tres Pins fins al carrer del Doctor Font i Quer. Tot el recorregut de la rasa està al interior del viver.

**Tram 2:** Tram de rasa que va des del carrer del Doctor Font i Quer fins al Passeig Olímpic.

**Tram 3:** Tram de rasa que recorre el passeig Olímpic i el carrer del Foc

**Tram 4:** Tram de la rasa que va del carrer del Foc fins al carrer Motors, recorrent el carrer dels ferrocarrils catalans i el carrer de la Mare de Déu de Port.

**Tram 5:** Tram de la rasa que recorre el carrer Motors, des de el carrer de la Mare de Déu de Port fins al passeig de la zona franca.



*Vista general del recorregut de la rasa*



## TRAM 1

Aquest tram de rasa recorre l'interior del dipòsit del viver de Tres pins, te una llargada d'uns 408 metres, una amplada de 60 – 70 cm, i una profunditat d'entre 80 cm i 1 m. Per a un millor enteniment, aquest tram 1, s'ha dividit en tres subtrams, **1a**, **1b** i **1c**



*Vista del Tram 1. Font: Google earth*

### Tram 1a

Aquesta part de la rasa te una direcció N-S i recorre des del dipòsit Tres pins fins a 135 metres en sentit nord.

Els treballs van iniciar-se a la part nord de la rasa, inicialment es va rebaixar un tram de 8 m de llargada. Primerament es va extreure un nivell de terra de color grisós amb molta presència de grava i restes de material constructiu (u. e.01), que s'ha interpretat com el nivell de circulació actual. Aquest estrat tenia una potència d'uns 10 cm i es trobava a una cota uniforme de 128 m snm.

A la part més al nord de la rasa 1a, cobert per 01, es va localitzar un nivell de terra argilosa de color vermell (u. e.06) que tenia una llargada de 2 m i una potència màxima de 20 cm, essent la cota superior de 127'80 m snm i la inferior de 127 '60 m snm. Aquest estrat era un nivell de reompliment i anivellament del terreny. Un cop excavada la u. e. 06 i per sota d'aquesta, es va localitzar un nivell de terra argilosa de color negre amb molta presència d'arrels, plàstics i material constructiu (u. e.05). Aquest estrat estava cobert també per la u. e. 01, tenia una potència màxima de 70 cm, trobant-se la cota superior a 127'80 m snm i la inferior a 127 m snm. Aquest nivell s'ha interpretat com un estrat de terres abocades al llarg del segle XX.

Un cop rebaixats aquests estrats, es va localitzar un nivell de terra argilosa de color marró bastant solta amb presència de material constructiu, arrels i algun gran bloc de pedra (u. e.07), essent la seva cota superior, en aquest tram, de 127'50 m snm i la inferior de 127 m snm. Aquest estrat era un nivell de terres abocades i a partir d'aquí s'allargava 135 m, recorrent tot el que era el subtram 1a.

Cobrint a la u.e 07 i adossant-se-li pel nord els estrats 01 i 05, s'ha localitzat una



estructura de formigó en forma de "U" i unes mides de 1 m de llarg i 40 cm d'alçada (u. e.20). Aquesta estructura, que tenia una cota superior de 128 m snm i una inferior de 127, 60 m snm, formava part d'una canalització de desaigna.

Realitzada aquesta part es va procedir a rebaixar 10 m. més, en aquesta part, inicialment es va rebaixar un estrat format per terres i herbes amb una potència de 20 cm, que corresponia a un nivell de terra vegetal (u. e.08). Aquest

*Vista del treball de rebaix de la u.e.08*

estrat feia pendent, trobant-se la part més alta al sud, amb una cota de 129'20 m snm i la



més baixa al nord, a 128 m snm. Aquest nivell de terra, que cobria a la u. e. 07, s'adossava a la u. e. 20 pel nord i pel sud a la u. e. 28, que corresponia a una estructura de formigó de 60 cm de llarg i 40 d'alçada, formava part d'una vorada.

A partir de la u. e. 28, amb una llargada de 16 m cap al nord, es va localitzar un estrat de graves de color gris amb una potència de 20 cm (u. e.09), que corresponia a un nivell de circulació. Aquest estrat, que es trobava a una cota de 129 m snm, cobria a la u. e. 07 i finalitzava adossant-se a una estructura de formigó pertanyent a un altre desaigua (u. e.21)

Adossant-se a la u. e. 21 pel sud i cobrint a la u. e. 07, es va localitzar un estrat de 20 cm de potència i color marró i presència d'alguna grava (u. e.15), que formava part d'un nivell de circulació actual i es trobava a una cota de 129 m snm. Aquest estrat tenia una llargada d'uns 10 m i finalitzava adossant-se a una nova estructura de formigó (u. e.22) corresponent a una nova canalització de desaigua.



*Vista del mur u.e.23*

Continuant l'excavació i al sud de la u. e. 22, adossant-s'hi, es va localitzar un nou estrat de graves (u. e.13), pertanyent a un altre nivell de circulació. Aquest estrat, que es trobava a una cota de 129 m snm, cobria a la ja esmentada u. e. 07 i s'adossava, al final dels 10 m de llargada, a un mur format per pedres de mida mitjana lligades amb ciment i d'1m d'alçada (u. e.23), la cota superior del qual era de 130 m snm.

Per a la construcció d'aquest mur u. e. 23, es va obrir una rasa de fonamentació a la u. e.07, aquesta rasa tenia uns 50 cm d'amplada i 1 m de profunditat. Aquest retall, estava reomplert per un estrat de terra de color marró amb presència d'algun plàstic i material constructiu (u. e.27). Aquests estrats estaven situats al sud del mur i coberts per un nivell de terra vegetal de 20 cm de potència (u. e.10) amb pendent ascendent cap al sud, essent la cota més baixa a 130 m snm i la més alta a 134 m snm. Aquest estrat u.e.10 tenia una llargada de 10 m, al final del qual es va localitzar una estructura de formigó (u. e.29) corresponent a una vorada.

Al continuar l'obertura de la rasa cap al sud, es va localitzar un nivell de graves de 20 cm de potència (u. e.11) i 19 m de llargada. Aquest estrat, que cobria la u. e.07, es trobava a una cota de 134 m snm i corresponia a un nivell de circulació. Al sud de la u. e. 11 i adossant-se-li aquesta, es va localitzar una nova estructura de formigó amb forma de "U" (u. e.24) corresponent a una nova canalització de desaigua.

Adossant-se pel sud a la u. e. 24 i amb una llargada de 9 m, es va localitzar a una cota de 134'20 m snm, un nivell de terra sorrenca de color marró i amb presència d'alguna grava (u. e. 19). Aquest estrat, que cobria a la u. e.07 i amb una potència de 20 cm, tenia la funció de nivell de circulació.

La u. e. 19, s'adossava pel sud a una nova estructura de formigó (u. e.25), corresponent a una canalització de desaigua, a la qual, per l'altre costat, se li adossava un nou nivell de terra vegetal de 20 cm de potència, que cobria, igual que tots els estrats superficials d'abans, a la u. e. 07. Aquesta u. e. 12, tenia 18 m de llargada, essent els 6 primers plans, amb una cota de 134'20 m snm. A partir d'aquí, els 12 següents metres tenen una pendent ascendent cap al sud, situant-se la cota més baixa a 134'20 m snm i la més alta a 140 m snm.

Al final d'aquest estrat, es va documentar una nova estructura de formigó pertanyent a una vorada (u.e.30). La rasa, es va continuar obrint uns 15 m cap al sud, rebaixant-se primer l'estrat superficial, que constava d'un nivell de terra gravosa d'uns 20 cm de potència (u. e.31) i que corresponia al nivell de circulació actual. Per sota, es va

localitzar el ja descrit estrat u. e.07. Un cop excavats aquest 15 m, la rasa feia un gir de 90 graus per recórrer 4 m més, fins arribar al dipòsit numero 3 del viver tres pins. En



aquesta part de la rasa , es va localitzar la u. e. 31 com a estrat superficial que cobria a la u. e. 07. Al final de la rasa, es va documentar una estructura de formigó amb forma de “U”, amb unes mides de 1 metre d’amplada (u. e. 32) corresponent a una nova claveguera

*Vista del final del tram 1a de la rasa, al punt del gir de 90°*

### **Tram 1b**

Aquesta part de la rasa té una direcció W-E, amb una llargada d’uns 147 m, s’ubicaria a la part central del Tram 1.

Els rebaixos es van iniciar a la part est d’aquest tram de rasa. Primerament es va extreure un nivell de terra de color grisós amb molta presència de grava i restes de material constructiu(u. e.01), que ja s’havia localitzat al subtram 1a i que s’ha interpretat com el nivell de circulació actual. Aquest es trobava a una cota de 128 m snm.

Per sota d’aquest, a la part est de la rasa i amb una llargada de 32 m, es va localitzar un estrat d’argiles vermelles, ja documentat també a 1a, amb presència de carbonats (u. e.06). Aquest estrat tenia una potència màxima de 30 cm i es trobava a una cota de 127’80 m snm. S’ha interpretat com un estrat de terra abocada per anivellar el terreny.





Un cop rebaixat l'estrat 06, es va localitzar un nivell de terra argilosa de color negre amb molta presència d'arrels, plàstics i material constructiu (u. e.05). Aquest estrat estava cobert també per la u. e. 01, tenia una potència màxima de 80 cm i una llargada de 3 m, trobant-se la cota superior a 127'80 m snm i la inferior a 127 m snm. Aquest nivell s'ha interpretat com un estrat de terres abocades al llarg del segle XX.

*Vista final de la part est de la rasa 1b*

Per sota de la u.e 05, a partir del metre 26 del tram 1b, es va localitzar un nivell de terra de color marronós i textura bastant solta amb restes de material constructiu i plàstics, grans blocs de pedra i formigó i presència de bastantes arrels (u. e.03). La potència d'aquest estrat era d'uns 80 cm, situant-se la seva cota superior a 127'80 m snm. La llargada màxima era de uns 120 m aprox. La interpretació que se l'hi ha donat a l'estrat era el d'un nivell de terres abocades.

Després de rebaixar-se l'estrat 03, a 124 m de la part est del tram 1b, es va localitzar un nivell rocós format per roca granítica de superfície irregular, marcant una cota màxima de 127'70 m snm i una mínima de 127 m snm. (u.e.04) Possiblement, aquest nivell formaria part del substrat natural de la muntanya de montjuïc.

A la part oest d'aquest tram 1b, cobert per la u. e.01 i cobrint a la u.e 03, es va localitzar un nivell de terra argilosa de color vermell molt compacta amb resta de carbonats i absència de material (u. e02) amb una llargada d'uns 15 m i una potència de 20 cm.

Aquest estrat s'ha interpretat com un nivell de terra abocada allà per anivellar el terreny. La seva cota superior era de 127'80 m snm i la inferior de 127'60 m snm

### **Tram 1c**

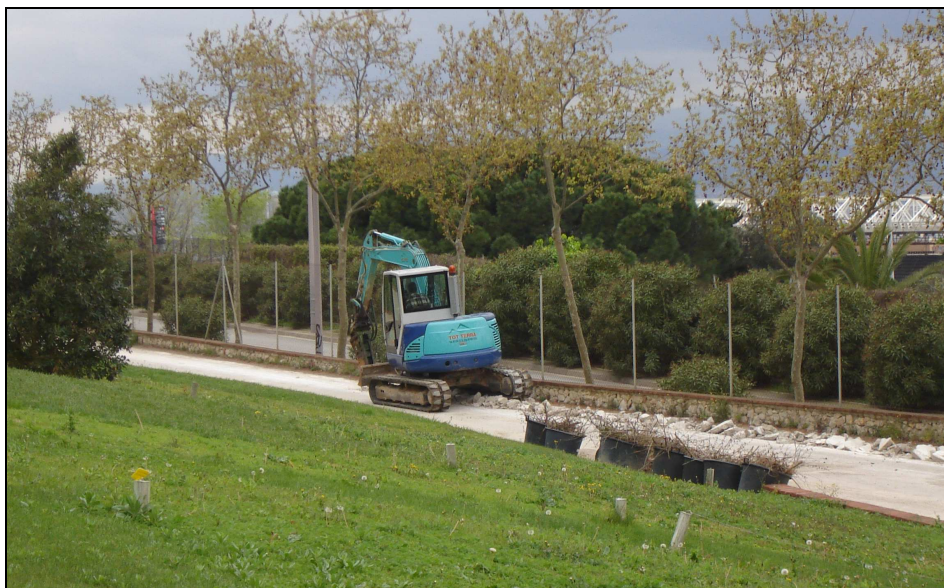
Aquesta part de la rasa té una direcció SW-NE, a excepció d'un petit tram de 13 m, la direcció de la qual es NW-SE, la llargada total és d'uns 126 m. Aquest subtram s'ubicaria a la part final del Tram 1, a la zona on la rasa surt del viver de tres pins al carrer Doctor Font i Quer.

Els treballs van començar a la part de la rasa que té una direcció SW-NE, a la part NE. Inicialment es va rebaixar la part més a l'est, on es va localitzar un nivell de terra de color grisós amb molta presència de grava i restes de material constructiu (u. e.01), que ja s'havia localitzat al subtram 1a i 1b. S'ha interpretat com el nivell de circulació actual. Aquest es trobava a una cota de 128 m snm i tenia una llargada de 4 m.

Aquesta u. e. 01 s'adossa a un nivell format per una capa de ciment de 20 cm de potència (u. e.14) corresponent a un nivell de circulació actual i que es trobava a una cota de 128 m snm. Cobert per aquestes dos estrats i un cop excavats, es va localitzar un nivell de terra argilosa de color rogenc de consistència solta i amb presència de material constructiu i grans blocs de pedra i morter(u. e.16).

Per sota de la u. e. 16, es van delimitar dos estrats més, el primer, situat a la part més oriental i amb una llargada de 2-3 metres, era un nivell de terra de color marronós i textura bastant solta amb restes de material constructiu i plàstics, grans blocs de pedra i formigó i presència de bastantes arrels (u. e.03) que ja s'havia localitzat al subtram 1b. En aquesta zona la seva cota superior era de 127'70 m snm i tenia una potència de uns 70 cm.

L'altre estrat localitzat, consistia en un nivell rocós format per pedra granítica (u. e.04), que igual que en el subtram 1b, corresponia, segurament, al substrat natural de la muntanya de Montjuïc. Aquest estrat tenia forma irregular, situant-se la part més alta a una cota de 127'50 m snm i la part més baixa a 127'10 m snm.



*Vista de la màquina picant l'u.e.14 al tram de rasa 1c*

Un cop excavat aquest petit tram de 13 metres, es va continuar amb la part de la rasa de direcció SW-NE. Inicialment es va rebaixar el nivell de circulació que estava format per la u. e. 14, que tenia una petita pendent cap a la zona més occidental, estant la cota a la part nord-est a 128 m snm i a la part sud-oest a 129 m snm. Aquest estrat cobria a la ja també citada u. e. 16, la qual, a la part final de la rasa es trobava alterada per un retall en forma de cubeta (u. e.18) que estava reomplert amb un nivell d'abocament de blocs de pedra i formigó (u. e.17).

## **TRAM 2**

Aquest tram de rasa recorre, en direcció est – oest, el carrer del Doctor Font i Quer, des



del viver tres pins fins a la confluència amb el Passeig Olímpic. Té una llargada d'uns 500 m, una amplada de 70 cm i una profunditat d'1m. Per a un millor enteniment, s'ha dividit aquest tram de rasa en dos subtrams, **2a** i **2b**.

*Vista del tram 2 amb els subtrams.*

*Font: Google earth*



## **Tram 2a**

Aquesta part de la rasa té una direcció est – oest i recorre 192 m del carrer del Doctor Font i Quer, des del viver tres pins fins el punt on la rasa deixa d'anar per la carretera i es situa a la vorera.

Els treballs van iniciar-se a la part est de la rasa, en el punt de connexió amb el Tram 1. El procediment de rebaix va consistir en obrir un tram de rasa, col·locar el tub i tancar-lo, per intentar molestar el menys possible al tràfic, cosa que va alentir sobremanera els treballs de rebaix.

Primerament es va extreure l'actual nivell de circulació, compost per una capa de formigó de 10 cm de potència (u. e.33), la qual prèviament havia estat picada amb un martell hidràulic. Un cop extreta la capa de formigó, es va localitzar un estrat de terra arenosa amb graves de consistència molt solta (u. e.34) que corresponia a un nivell de preparació del paviment.



Un cop excavats aquests estrats, per sota d'ells es va delimitar un nivell de terra de color marró fosc bastant compacte amb restes de material constructiu contemporani (u. e.35) que s'ha interpretat com un nivell de reompliment del terreny a l'hora de fer el calaix per a la construcció del carrer. Un cop extret aquest estrat, es va documentar un altre nivell de reompliment format per terra argilosa carbonatada i restes de ceràmica molt triturada (u. e.36). Aquest últim estrat no es localitzà a tota la rasa.

*Vista del tram 2a de la rasa ja rebaixat*

La mateixa estratigrafia aquí documentada es repetia al llarg dels 192 m de rasa.

## **Tram 2b**

Aquesta part del tram 2 de la rasa, recorre per la zona de la vorera, la part final del carrer Doctor Font i Quer fins a la confluència d'aquest amb el Passeig Olímpic. Té una llargada de 300 m.

Amb anterioritat a obrir-se la rasa, es van realitzar tres sondejos per comprovar el terreny.

Sondeig 1: Es va realitzar al metre 9 del tram 2b de la rasa. Tenia una orientació E-W, forma trapezoïdal amb unes mides de 2'10 m al costat nord i 1'50 al costat sud, 70 cm d'amplada i una profunditat de 90 cm.



*Vista general del sondeig 1*

L'estratigrafia localitzada corresponia inicialment, amb una capa de formigó de 20 cm de potència que pertanyia al nivell de circulació actual (u. e.37). Per sota es va localitzar un nivell de terra gravosa molt compacta amb una potència de 30 cm, que s'ha interpretat com un nivell de preparació del paviment (u. e.38). Un cop excavats aquests estrats, a 50 cm per sota de la cota d'ús actual, es va poder delimitar el que seria el terreny natural, compost per argiles carbonatades sense presència de material antròpic (u. e.39). A l'angle sud-est d'aquest sondeig, es va poder documentar la presència de la roca natural de la muntanya (u. e.40), que aquí es trobava a una profunditat de 70 cm per sota el nivell d'ús i feia pendent cap a l'oest.



Sondeig 2: Es va realitzar al metre 23 del tram 2b. Tenia orientació E-W, forma rectangular i unes mides de 1'50 m per 0'70 m i una profunditat de 90 cm.



*Vista general del sondeig 2*

Inicialment, es va extreure la capa de formigó (u. e.37) corresponent al nivell de circulació, per sota d'aquesta es va localitzar l'estrat de graves de preparació del paviment (u. e.38), el qual cobria a un nivell de terra argilosa carbonatada amb restes de ceràmica molt triturada i material constructiu (u. e.41), cosa que ens va portar a interpretar-ho com a un nivell de reompliment per anivellar el terreny.

Sondeig 3: Realitzat al metre 67 del tram 2b, tenia una orientació E-W i forma rectangular amb unes mides de 1'60 m per 0'70 m i una profunditat de 70 cm al costat est i d'1m al costat oest.

L'estratigrafia en aquest sondeig era molt similar a la del sondeig 1, inicialment hi havia la capa de formigó de 20 cm de potència corresponent al nivell de circulació (u. e.37), per sota es va delimitar el nivell de graves compactes interpretat com a preparació del paviment de 30 cm de potència (u. e.38) i finalment es va localitzar el nivell de terra argilosa carbonatada sense material corresponent al substrat d'aportació natural (u. e.39)



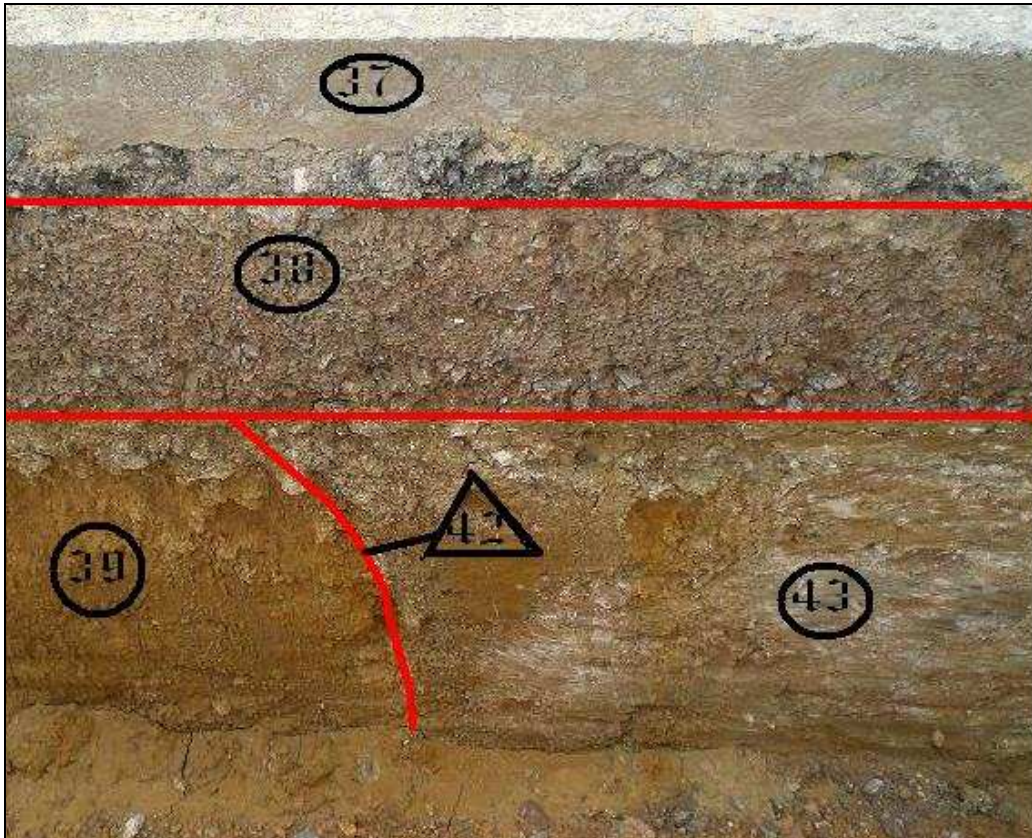
*Vista general del sondeig 3*

Un cop realitzats els tres sondejors, es va procedir a l'obertura del tram 2b de la rasa en extensió. Es va iniciar a la part est, en el punt de connexió amb el tram 2a.

Inicialment es va extreure el nivell de circulació actual compost per una capa de formigó de 20 cm de potència (u. e.37), que es trobava a una cota de 118'80 m snm a la part est de la rasa i a 101'05 m snm a la part oest. Per sota es va localitzar un estrat de graves molt compactes de 30 cm de potència, que correspondrien a la preparació del paviment (u. e. 38) i que es trobaven a una cota de 118'70 m snm a l'est i a 99'95 m snm a l'oest. Un cop excavats aquests nivells, es va delimitar, a una cota de 118'40 m snm a la par test i 99'65 m snm a la oest, un estrat d'argiles carbonatades interpretades com el substrat d'aportació natural (u. e.39) i en algun tram, a 118 m snm, la roca natural (u. e.40). Aquests dos nivells tenien forma irregular i en alguns punts, per anivellar el terreny, es va documentar un nivell entre l'estrat de graves (u. e.38) i les argiles naturals (u. e.39), aquest estrat era compost també per terra argilosa carbonatada amb presència de restes de material ceràmic molt triturat i alguna resta de material constructiu (u.e. 41).



Al metre 44 d'aquest tram 2b, les argiles naturals es troben tallades per un retall (u. e.42) realitzat en època contemporània per a la construcció del clavegueram. Aquest tall té una llargada de uns 10 metres i està reomplert amb terra de color més verdós amb presència de calç (u. e.43). Tant la part més alta del retall com de la terra de rebliment, es trobaven a una cota de 115'70 m snm.



*Vista de la paret sud al metre 44 de la rasa, amb el retall u.e.42.*

Passat aquest tram, es va continuar rebaixant fins arribar a la confluència amb el passeig Olímpic, registrant-se la mateixa estratigrafia que al llarg de la rasa, es a dir, per sota del paviment i de la preparació un estrat de terra aportada al llarg del S.XX. Al finalitzar aquest punt, s'inicia el Tram 3.

### TRAM 3

Aquest tram recorre el llarg del passeig Olímpic i el carrer del Foc, fins a l'alçada del carrer dels ferrocarrils catalans, amb unes mides totals de 1134 m, una amplada de 70 cm i una profunditat de entre 1 m i 1'30 m.



Vista el tram 3. Font: Google earth

Inicialment es van rebaixar els primers 12 m. que corresponien a la part est d'aquest nou tram, essent l'origen de la rasa la zona de confluència amb el carrer Font i Quer, es a dir, amb el tram 2.

Primerament es va procedir a extreure la u.e.44, es tractava d'una capa de formigó de 15 cm de gruix corresponent al nivell de circulació actual, per sota d'aquest, es va documentar un estrat de grava de 50 cm de potència (u.e.45), que corresponia a un nivell de preparació de l'asfaltat.

Un cop extretes aquests estrats, es va documentar un nivell de terres argiloses carbonatades bastant compactes, on la presència de material era inexistent (u.e.46), aquest nivell podria correspondre a un estrat aportat de forma natural. Aquestes terres s'han rebaixat 35 cm, a excepció d'una zona on s'ha rebaixat 1'35 cm.





*Vista de l'arqueta u.e.47.*

Aquest tram es localitza a 8 m del inici del tram 3 de la rasa, es va localitzar una arqueta quadrada feta de maons lligats amb morter, amb unes mides de 1m x 1m. (u.e.47). La estructura, tallava la u.e. 46 i se li adossava la u.e.45. La funció de l'arqueta era la de recollir les aigües provinents de l'embornal pròxim per conduir-les a la claveguera principal. El retall (u.e.48) per a la col·locació de l'arqueta es casi be imperceptible ja que va ser reomplert amb la mateixa terra, tot i que en aquesta es localitzaren restes de material constructiu (u.e.49).

Posteriorment, es van rebaixar 108 metres més de rasa, fins a 100 m. Més amunt de les instal·lacions esportives de Pau Negre. La amplada de la rasa era de 0'70 m, la profunditat fixada pel projecte era de 1 m, però puntualment s'assolien els 1'40 m per esquivar els serveis preexistents.

En el moment d'iniciar el seguiment d'aquest tram el paviment d'asfalt ja es trobava enretirat. Per marcar la rasa i que aquesta no es desfigurés, es procedí a tallar el nivell de circulació. Els nivells localitzats corresponen a diferents nivells de reompliment i a un primer nivell de circulació.



*Perspectiva de la rasa en el tram del Passeig Olímpic.*

El primer nivell localitzat correspon al paviment d'asfalt (44). Aquest presenta un gruix de 15 cm i es disposa sobre el primer nivell de reompliment documentat. El primer nivell de reompliment i anivellament o preparació del paviment U.E. 44, s'identifica amb la u.e. 45 i correspon a un nivell de sorres i graves de mida petita amb una potència regular de 20 cm. Per sota d'aquesta U.E. 45 es localitzen un nou nivells de sorres i sorres amb graves (u.e. 50) de 35 cm de potència. La diferenciació d'aquests dos nivells de sorres i

sorres amb graves ve donada per la necessitat de compactar per capes el reompliment fins assolir la cota desitjada. La diferència de material sembla aleatòria. Per sota de la U.E. 50 es localitza un nivell d'argiles compactades amb força presència de nòduls calcaris (46).

Aquestes argiles podrien correspondre a un nou nivell de reompliment tot i la absència de materials antròpics. Arribem a aquesta deducció al comprovar que just per sota d'aquestes argiles es localitza un nou nivell de reompliment consistent amb el rebuig de blocs de pedres identificat amb la U.E. 51.

Posteriorment, es van obrir 106 m addicionals, arribant a un total de 231 m en el tram 3. L'estratigrafia localitzada és la mateixa que la de la zona anterior. Primerament es documenta un estrat de formigó corresponent al nivell de circulació actual (u.e.44), per sota d'aquest es localitza un estrat de graves de preparació de l'asfalt (u.e.45) de 50 cm de potència.

Per sota d'aquest nivell, es localitza l'estrat de terra argilosa amb restes de nòduls carbonatats (u.e.46) corresponent a un nivell de terres abocades per reomplir el terreny.



*Vista final rebaix rasa entre els 120 i 231 metres*

A continuació, es van obrir 126 m més d'aquest tram 3, arribant a un total de 357m. L'estratigrafia localitzada era exactament igual que a les zones anteriors. Inicialment es delimitava el paviment de formigó corresponent al nivell de circulació actual (u.e.44) que cobria un nivell de graves de 50 cm de potència (u.e.45) corresponent a la preparació d'aquest paviment.

Per sota i amb una potència de 40 cm es localitzava l'estrat d'argiles amb nòduls carbonatats (u.e.46). En el punts on es va haver de rebaixar fins al 1'40 m a causa dels serveis localitzats, es va delimitar un estrat cobert per la u.e.. 46 corresponent a un nivell de pedres de rebuig abocades allà (u.e.51) del que se n'ha documentat uns 40 cm.

Posteriorment es van rebaixar 122 metres nous de rasa, arribant als 479 m de rasa en el Tram 3. Els primers 95 m. Les mides de la rasa eren iguals que les anteriors, 1 m d'amplada per 1 m de profunditat.

Els 95 primers metres de la rasa es van obrir en la zona de l'asfalt, en canvi, els últims 27 m recorrien una zona de parterre.





*Vista final del rebaix realitzat entre els metres 357 i 452 del tram 3.*

La estratigrafia localitzada en els 95 m primers, no variava gens de la documentada en la resta de tram, essent la primera capa un nivell de formigó de 15 cm de gruix (u.e.44) corresponent a l'actual nivell de circulació. Per sota d'aquest estrat, es va localitzar el nivell de graves de preparació del paviment (u.e.45), amb una potència de 50 cm

Un cop extret aquests nivells, es documentà l'estrat 46, format per terres argiloses amb restes de nòduls carbonatats amb una potència de 35 cm

documentats

En el tram dels últims 27 m, es va localitzar un estrat superficial que constava amb un nivell de terres marronoses molt flonges amb molta presència d'arrels i herbes (u.e.52) de 10 cm de potència. Per sota d'aquest terreny vegetal, es va documentar un estrat de terra marronosa flonja i solta de 90 cm de potència documentats (u.e.53) corresponent a un nivell de terres abocades.

Posteriorment, es van rebaixar 226 metres més. Aquesta part de rasa recorria la carretera i tenia unes mides de 60 cm d'amplada per 1 metre de fondria.

L'estratigrafia d'aquesta zona era similar a la de la resta de la rasa. Inicialment es va procedir a l'extracció del nivell de circulació actual corresponent a l'asfalt (u.e. 44) que tenia una potència de 15 cm.



Per sota, es va localitzar l'estrat de preparació del paviment format per un nivell de graves amb una potència d'entre 50 i 85 cm de potència (u.e. 45). Un cop extret aquest nivell, es va documentar un estrat de terra marró compacta amb pedres i restes de material constructiu contemporani que tenia una potència màxima de 25 cm (u.e.55).

Un cop rebaixat aquest tram, es van obrir 166 m, que recorrien una zona peatonal. L'estratigrafia estava composta inicialment per la vorera que corresponia al nivell de circulació actual (u.e. 54), que tenia una potència de 10 cm. Un cop extret aquest nivell, es va localitzar un estrat de terres de reompliment amb terres de color marró clar i pedres, amb una potència de 90 cm (u.e. 55).

Posteriorment, es va entrar en una zona de parterre on es van rebaixar 263 metres. Inicialment es va rebaixar la capa superficial que consistia amb un nivell de terra vegetal amb una potència de 30 cm (u.e.56). Per sota es va documentar un estrat de terra marró clara bastant solta abocada allà (u.e.57).

Finalment, es van rebaixar 95m de rasa fins arribar al final del Tram. L'estratigrafia d'aquesta zona estava composta inicialment per una capa d'asfalt de 10 cm de potència corresponent al nivell de circulació actual (u.e.44). Per sota, es va documentar la capa de preparació del paviment composta per grava amb una potència de 10 cm (u.e.45). Un cop extrets aquests estrats, es va localitzar un nivell de terra marró compacta amb molta presència de material constructiu i una potència d'1 metre(u.e.55).

## TRAM 4

Aquest tram recorre el llarg del carrer dels ferrocarrils catalans i el carrer de la Mare de Déu de Port, en la zona compresa entre el carrer del Foc i el carrer motors, amb unes mides totals de 926 m, una amplada de 60 cm i una profunditat de entre 1 m i 1'30 m.



Vista el tram 4. Font: Hipermapa

Aquest tram de rasa es va iniciar amb l'obertura de 496 metres, que eren els que recorrien la zona asfaltada del carrer dels ferrocarrils catalans i part del carrer de la Mare de Déu de Port.

Primerament es va extreure la capa de formigó corresponent a l'asfalt del carrer (U.E.44) que tenia una potència de 10 cm. Un cop extret el nivell de circulació actual, es va documentar un estrat format per grava amb una potència d'uns 40 cm (U.E.45). Aquest estrat es tractava de la preparació pel pavimentat superior.

Un cop rebaixat el nivell gravós, es va localitzar un estrat format per terra de color marró bastant compacta amb presència de material constructiu d'època contemporània (U.E.55). Aquest nivell s'ha interpretat com un estrat de terra abocada allà per anivellar el terreny i tenia una potència d'uns 50 cm.



*Vista final del rebaix en la part asfaltada del Tram 4.*

Un cop rebaixats i tapats aquests casi 500 metres, es va procedir a obrir a la zona de parterre situada al llarg del carrer de la Mare de Déu de Port.

Aquest tram de rasa tenia una llargada de 420 metres, una amplada de 60 cm i una profunditat d'entre 1 metre i 1'10 metres.



Inicialment es va extreure la capa corresponent al nivell vegetal, compost per herbes i terra d'un color marró fosc molt solta amb bastant presència d'arrels. Aquest estrat tenia una potència de 50 cm. (U.E.58)



*Vista dels treballs de rebaix de la rasa a la zona de parterre del carrer Mare de Déu de Port*

Un cop rebaixat aquest nivell de terres vegetals, es va documentar un estrat de terra de color marró clar amb restes de material constructiu d'època contemporània. Aquest nivell ha estat interpretat com un estrat de terres abocades allà per anivellar el terreny a l'hora de construir l'actual carrer (u.e.59).

Finalment, es va procedir a obrir els últims 10 metres que corresponien al creuament del carrer per encarar l'últim Tram de l'obra, es a dir, el carrer Motors. Aquesta part de la rasa transcorria per zona asfaltada.



*Vista de la part final del Tram 4*

Primerament es va extreure el nivell de circulació actual format per una capa d'asfalt de 10 cm (u. e.44). Un cop rebaixat aquest nivell es va documentar l'estrat de preparació de l'asfalt, format per una capa de 20 cm de formigó (u.e.60). Per sota d'aquest estrat, es va documentar un nivell de terres de color marró amb restes de material constructiu d'època contemporània, per on hi passaven bastants serveis, amb una potència d'entre 70 cm i 1 m (u. e.55). Aquest estrat ha estat interpretat com un nivell de terres abocades.

## **TRAM 5**

Aquest tram, l'últim de la rasa, recorre el C/ Motors, en la zona compresa entre el carrer de la Mare de Déu de Port i el Passeig de la Zona Franca. Les mides totals d'aquest últim tram són, 500 m, una amplada de 60 cm i una profunditat de entre 1 m i 1'30 m.



*Vista el tram 5. Font: Google earth*

Primerament es va rebaixar 278 metres que corresponien a la part asfaltada del carrer, es va extreure el nivell de circulació actual format per una capa d'asfalt de 10 cm (u. e.44). Un cop rebaixat aquest nivell es va documentar l'estrat de preparació de l'asfalt, format per una capa de 20 cm de formigó (u.e.60). Per sota d'aquest estrat, es va documentar un nivell de terres de color marró amb restes de material constructiu d'època contemporània, per on hi passaven bastants serveis, amb una potència d'entre 70 cm i 1 m (u. e.61). Aquest estrat ha estat interpretat com un nivell de terres abocades.

Posteriorment, es va passar a una zona de parterre, que recorria 222 m fins arribar al passeig de la zona franca, finalitzant així la rasa. Inicialment es va extreure la capa corresponent al nivell vegetal, compost per herbes i terra d'un color marró clar bastant compacta amb bastant presència d'arrels. Aquest estrat tenia una potència de 50 cm. (U.E.62)

Un cop rebaixat aquest nivell de terres vegetals, es va documentar un estrat de terra de color marró clar amb restes de material constructiu d'època contemporània. Aquest nivell ha estat interpretat com un estrat de terres abocades allà per anivellar el terreny a l'hora de construir l'actual carrer (u.e.63).

## **DIPÒSIT**

Paral·lelament al rebaix de les rases, es va iniciar l'obertura del dipòsit pel bombament d'aigua, situat en un monticle al oest de l'estadi Pau Negre i al sud del tram 3 de la rasa, en les coordenades utm,  $x = 429136$ ,  $Y = 4579124$  i  $Z = 74$  m snm al costat est i 73 m snm al oest.

El dipòsit tenia forma rectangular amb unes mides de 10 m d'amplada per 15 de llargada, amb un talús de 5 m d'amplada per cada costat, fent que les mides finals del terreny rebaixat fossin de 20 m d'amplada per 25 de llargada. La profunditat màxima a que s'havia d'arribar era 6 m al costat est i 5 m al costat oest, degut a la pendent del terreny.



Inicialment es va extreure la capa superficial que constava d'un nivell de terra vegetal (u.e.100) amb una potència de 40 cm. Per sota de la u.e.100, es va delimitar un nivell de terra sorrenca amb restes de calç de color blanquinós (u.e.101) abocada allà i amb una potència de 40 cm. Un cop extreta aquesta capa, es va documentar un estrat de terra marronosa bastant solta amb una potència que variava d'entre els 40 cm al costat nord i els 2 m al costat sud (u.e.102).



*Vista final dels rebaixos al dipòsit*

Un cop rebaixat aquest estrat de terres abocades (u.e.102), es va localitzar un nivell format per terra de color marró clar bastant solta amb presència d'uns grans blocs pedra i algun plàstic (u.e.103). Aquest estrat d'abocament tenia una potència documentada d'entre 4'90 m i 3'20 m depenent de la zona.

Els estrats aquí localitzats permeten interpretar aquesta zona com un punt d'abocament de residus i restes d'altres obres anteriors, possiblement dels JJOO del 92.

## 8. CONCLUSIONS

La intervenció arqueològica realitzada a la zona del carrer dels Motors, passeig de la Zona Franca, carrer de la Mare de Déu de Port, carrer dels Ferrocarrils Catalans, carrer del Foc, passeig Olímpic, carrer del Doctor Font i Quer i Dipòsit Viver de Tres pins, tenia com a finalitat la localització i documentació de possibles restes arqueològiques que podien aparèixer durant les obres de canalització d'un nou tub per portar aigua fins al dipòsit del viver tres pins.

En aquest sentit s'ha de concloure que els resultats han estat del tot negatius. El motiu que, possiblement, ha condicionat aquestes dades ha estat l'escassa profunditat de la rasa (1m). Tota l'estratigrafia documentada tenia una cronologia molt moderna, degut segurament a les obres realitzades en motiu dels jocs olímpics del 1992, que van provocar una reurbanització dels carrers de les zones properes a l'estadi Olímpic i als accessos a la muntanya de Montjuïc.

Malgrat el resultat de la intervenció, es fa necessari continuar amb les intervencions arqueològiques preventives a la zona, ja que no queda descartada la possibilitat de la presència de restes arqueològiques a la zona.



## 9. BIBLIOGRAFIA

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

DURAN I SANPERE, A.(1972): *Barcelona i la seva història*. Vol I. 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. (2001): *Patrimoni geològic de Catalunya*. Enresa.

FABRE, J; HUERTAS, J. (1977): *Tots els barris de Barcelona. L'eixample i la Barcelona vella*. Volum V. Edicions 62. Barcelona

## ANNEX I: Relació d'Unitats Estratigràfiques

## **ANNEX II: Llistat Fotogràfic**

### **TRAM 1**

#### **1a**

Foto 001: Vista de l'ubicació de la rasa 1a al 1r parterre

Foto 002: Vista de la part inicial del subtram 1a al finalitzar els rebaixos

Foto 003: Vista del procés d'excavació de la rasa 1a al 1r parterre

Foto 004: Vista final de la rasa 1a al 1r parterre

Foto 005: Vista final de la rasa 1a al 1r parterre

Foto 006: Vista del procés d'obertura de la rasa 1a sobre el 1r parterre

Foto 007: Vista de la rasa 1a sobre el 1r parterre

Foto 008: Vista final de la rasa 1a sobre el 1r parterre

Foto 009: Vista ubicació rasa 1a al camí1

Foto 010: Vista de la rasa 1a , a la part inferior del 2n parterre, amb els grans blocs de pedres.

Foto 011: Vista final de la rasa 1a sota el 2n parterre

Foto 012: Vista de la part central de la rasa 1a amb el tub passat

Foto 013: Vista del procés d'obertura de la rasa 1a sobre el 2n parterre

Foto 014: Vista final de la part de la rasa 1a sobre el 2n parterre

Foto 015: Ubicació rasa 1a sobre el 2n parterre

Foto 016: Vista obertura rasa 1a sobre el 2n parterre

Foto 017: Vista del procés d'excavació a la rasa 1a al camí2

Foto 018: Vista final de la rasa 1a al camí2

Foto 019: Vista ubicació rasa 1a al 3r parterre

Foto 020: Obertura rasa 1a al 3r parterre

Foto 021: Vista final rasa 1a al 3r parterre

Foto 022: Vista de la rasa 1a en el seu tram de connexió amb el 3r dipòsit.

### **1b**

Foto 023: Vista de l'ubicació de la rasa 1b

Foto 024: Vista de la rasa 1b durant la seva obertura

Foto 025: Vista de la rasa 1b durant la seva obertura

Foto 026: Vista de la rasa 1b durant la seva obertura

Foto 027: Vista de la rasa 1b durant la seva obertura

Foto 028: Vista de la rasa 1b des de l'Est

Foto 029: Vista de la rasa 1b des de l'oest

Foto 030: Vista de la part inicial de la paret S de la rasa 1b

Foto 031: Vista de màquina picant pedra de la rasa 1b

Foto 032: Vista de la part E de la paret S de rasa 1b

Foto 033: Vista de rasa 1b des de l'Est

Foto 034: Vista final rasa 1b a la part E

Foto 035: Vista final del tram est de la rasa 1b des de l'est

Foto 036: Vista final del tram W de la rasa 1b des de l'est

Foto 037: Vista del procés de reompliment de la rasa 1b un cop passat el tub.

### **1c**

Foto 038: Vista de ubicació de rasa 1c tram NW-SE

Foto 039: Vista de la part de rasa NW-SE del tram 1c durant els rebaixos

Foto 040: Vista de la part de rasa NW-SE del tram 1c al final dels rebaixos des del NW

Foto 041: Vista de la part de rasa NW-SE del tram 1c al final dels rebaixos des del SE

Foto 042: Vista de ubicació de rasa 1c tram SW-NE

Foto 043: Vista de la màquina picant el paviment de la rasa 1c

Foto 044: Vista de la rasa 1c un cop picat el paviment des del NE

Foto 045: Vista del procés d'obertura de la rasa 1c

Foto 046: Vista de la part est de la rasa 1c, al fons la part rebaixada.

Foto 047: Vista del tram W ja obert de la rasa 1c

Foto 048: Vista final de la rasa 1c a falta de picar la pedra i el morter

Foto 049: Vista del procés de picar a la rasa 1c

Foto 050: Vista de la rasa 1c des de l'est amb el tub passat.

## **TRAM 2**

### **2a**

Foto 051: Vista de la part més propera de la rasa 2a al viver tres pins abans d'obrir-se

Foto 052: Vista del recorregut de la rasa 2a per la zona del carrer del Dr. Font i Quer

Foto 053: Vista del recorregut de la rasa 2a per la zona del carrer del Dr. Font i Quer

Foto 054: Vista de la part est del tram 2a de la rasa un cop picat el paviment

Foto 055: Vista de la part est del tram 2a de la rasa un cop extret el paviment picat

Foto 056: Vista del procés de rebaix de la rasa en el tram 2a.

Foto 057: Vista de la part est del tram 2a de la rasa un cop rebaixat

Foto 058: Vista de la part est del tram 2a de la rasa, en el punt de connexió amb el tram,1 un cop rebaixat

Foto 059: Vista de part del tram 2a de la rasa un cop rebaixada

Foto 060: Vista de part del tram 2a de la rasa un cop rebaixada



Foto 061: Vista de part del tram 2a de la rasa un cop rebaixada

Foto 062: Vista de part del tram 2a de la rasa un cop rebaixada

Foto 063: Vista de part del tram 2a de la rasa un cop rebaixada

## **2b**

Foto 064: Vista inicial del tram est de la rasa 2b

Foto 065: Vista inicial del tram central de la rasa 2b

Foto 066: Vista inicial del tram oest de la rasa 2b

Foto 067: Vista general del sondeig 1 al tram 2b

Foto 068: Vista de l'alçat de la paret sud del sondeig 1

Foto 069: Vista general del sondeig 2 al tram 2b

Foto 070: Vista de l'alçat de la paret sud del sondeig 2

Foto 071: Vista general del sondeig 3 al tram 2b

Foto 072: Vista de l'alçat de la paret sud del sondeig 3

Foto 073: Vista del nivell de circulació (u.e.37) al tram 2b

Foto 074: Vista de la part est de la rasa 2b un cop extret el paviment

Foto 075: Vista dels treballs de rebaix manuals del tram est de la rasa 2b

Foto 076: Vista del retall u.e. 42 i la seva relació amb els estrats relacionats

Foto 077: Vista general de part de la rasa 2b un cop realitzats els rebaixos.

Foto 078: Vista de la màquina picant el tram 2b

Foto 079: Vista del tram 2b un cop rebaixat

Foto 080: Vista de la part final del tram 2b en procés d'excavació

Foto 081: Vista del final del tram 2b un cop rebaixat.

### **TRAM 3**

Foto 082: Vista del tram 3 en procés de picar el paviment

Foto 083: Vista del tram 3 un cop picat el paviment

Foto 084: Vista del Tram 3 en procés d'excavació

Foto 085: Vista del Tram 3 en procés d'excavació

Foto 086: Vista del 10 primers metres del tram 3 rebaixats

Foto 087: Vista d'una arqueta contemporània localitzada al inici del tram 3.

Foto 088: Vista dels rebaixos als 120 primers metres del Tram 3 des de l'Oest.

Foto 089: Vista dels rebaixos als 120 primers metres del Tram 3 des del Est.

Foto 090: Vista dels rebaixos als 120 primers metres del Tram 3 des del Est.

Foto 091: Vista del tall estratigràfic a la paret sud de la rasa en el Tram 3.

Foto 092: Vista del tall estratigràfic a la paret sud de la rasa en el Tram 3.

Foto 093: Vista del tall estratigràfic a la paret sud de la rasa en el Tram 3.

Foto 094: Vista de detall del tubs de canalització d'aigua documentats a 45 m del inici del Tram 3 de la rasa.

Foto 095: Vista de detall del tubs d'enllumenat públic documentats a 49 m del inici del Tram 3 de la rasa.

Foto 096: Vista de detall del tubs d'enllumenat públic documentats a 72 m del inici del Tram 3 de la rasa.

Foto 097: Vista de detall del tubs d'enllumenat públic documentats a 72 m del inici del Tram 3 de la rasa.

Foto 098: Vista final dels rebaixos als 120 primers metres del Tram 3 des del Est.

Foto 099: Vista final dels rebaixos en el tram 3, entre el metre 120 i el 231 d'aquest tram.

Foto 100: Vista final dels rebaixos en el tram 3, entre el metre 120 i el 231 d'aquest tram.

Foto 101: Vista final del rebaix fet entre els metres 231 i 357 del tram 3.

Foto 102: Vista del cablejat elèctric localitzat als 245 m dl tram 3 de la rasa.

Foto 103: Vista del cablejat elèctric localitzat als 266 m dl tram 3 de la rasa.

Foto 104: Vista de la canalització d'aigua documentada als 271 m dl tram 3 de la rasa.

Foto 105: Vista de la tuberia de gas documentada als 278 m del tram 3 de la rasa.

Foto 106: Vista del cablejat elèctric localitzat als 284 m dl tram 3 de la rasa.

Foto 107: Vista de la canalització d'aigua documentada als 288 m dl tram 3 de la rasa.

Foto 108: Vista final del rebaix realitzat entre els metres 357 i 452 del tram 3.

Foto 109: Vista final del rebaix realitzat entre els metres 452 i 479 del tram 3.

Foto 110: Vista del tram inicial de la rasa de connexió del tram general al Dipòsit

Foto 111: Vista del tram inicial de la rasa de connexió del tram general al Dipòsit

Foto 112: Vista general de la rasa de connexió del tram general al dipòsit

#### **TRAM 4**

Foto 113: Vista de part la rasa en la zona asfaltada del Tram 4

Foto 114: Vista de part la rasa en la zona asfaltada del Tram 4

Foto 115: Vista de la màquina picant l'asfalt en una zona del tram 4

Foto 116: Vista del procés de rebaix en el tram 4

Foto 117: Vista de la zona on ha de passar la rasa per la part de parterre del Tram 4

Foto 118: Vista dels treballs de rebaix de la zona de parterre del Tram 4

Foto 119: Vista de la part inicial ja rebaixada, de la zona de parterre del Tram 4

Foto 120: Vista general de la rasa en la zona de parterre del Tram 4

Foto 121: Vista dels treballs de rebaix a la part final del tram 4

Foto 122: Vista de la part final de la rasa en el tram 4 un cop extret l'asfalt

Foto 123: Vista de la rasa a la part final del Tram 4 un cop rebaixada

Foto 124: Vista de la rasa amb el nou tub col·locat.

## **TRAM 5**

Foto 125: Vista de la rasa a la part inicial del Tram 5 un cop rebaixada

Foto 126: Vista dels treballs previs a la obertura de la rasa en Tram 5

Foto 127: Vista de la rasa a la part mitja del Tram 5 un cop rebaixada

Foto 128: Vista de la rasa a la part mitja del Tram 5 un cop rebaixada

Foto 129: Vista de la rasa a la part final del Tram 5 durant els rebaixos

## **DIPÒSIT**

Foto 130: Vista del tall estratigràfic al iniciar-se els rebaixos al dipòsit

Foto 131: Vista dels treballs de rebaix al dipòsit

Foto 132: Vista del tall estratigràfic a la paret est del rebaix pel dipòsit

Foto 133: Vista del tall estratigràfic a la paret est del rebaix pel dipòsit

Foto 134: Vista dels treballs de rebaix al dipòsit

Foto 135: Vista dels treballs de rebaix al dipòsit

Foto 136: Vista de la zona del dipòsit durant els rebaixos

Foto 137: Vista de la zona del dipòsit durant els rebaixos

Foto 138: Vista del tall estratigràfic a la paret est del rebaix pel dipòsit

Foto 139: Vista de la zona del dipòsit durant els rebaixos

Foto 140: Vista dels treballs de rebaix al dipòsit

Foto 141: Vista final dels rebaixos a la zona del dipòsit

Foto 142: Vista final dels rebaixos a la zona del dipòsit



### ANNEX III: Fotografies



Foto 036



Foto 077

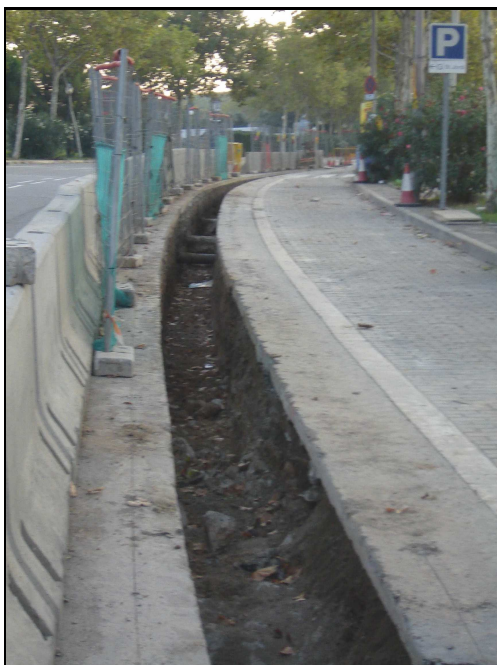


Foto 100



Foto 119





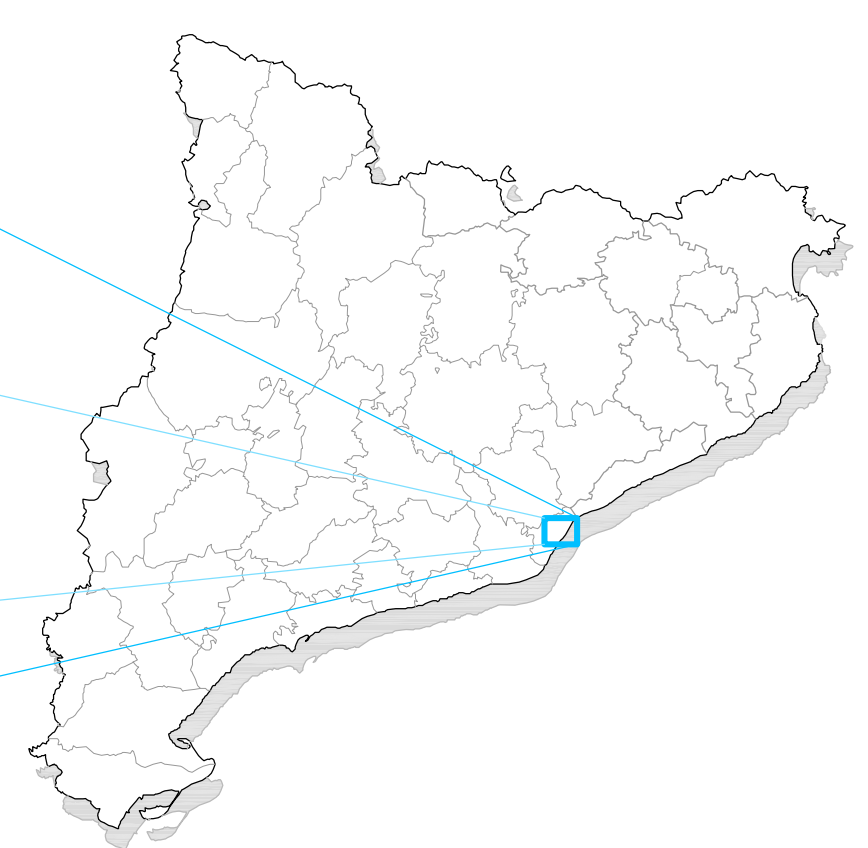
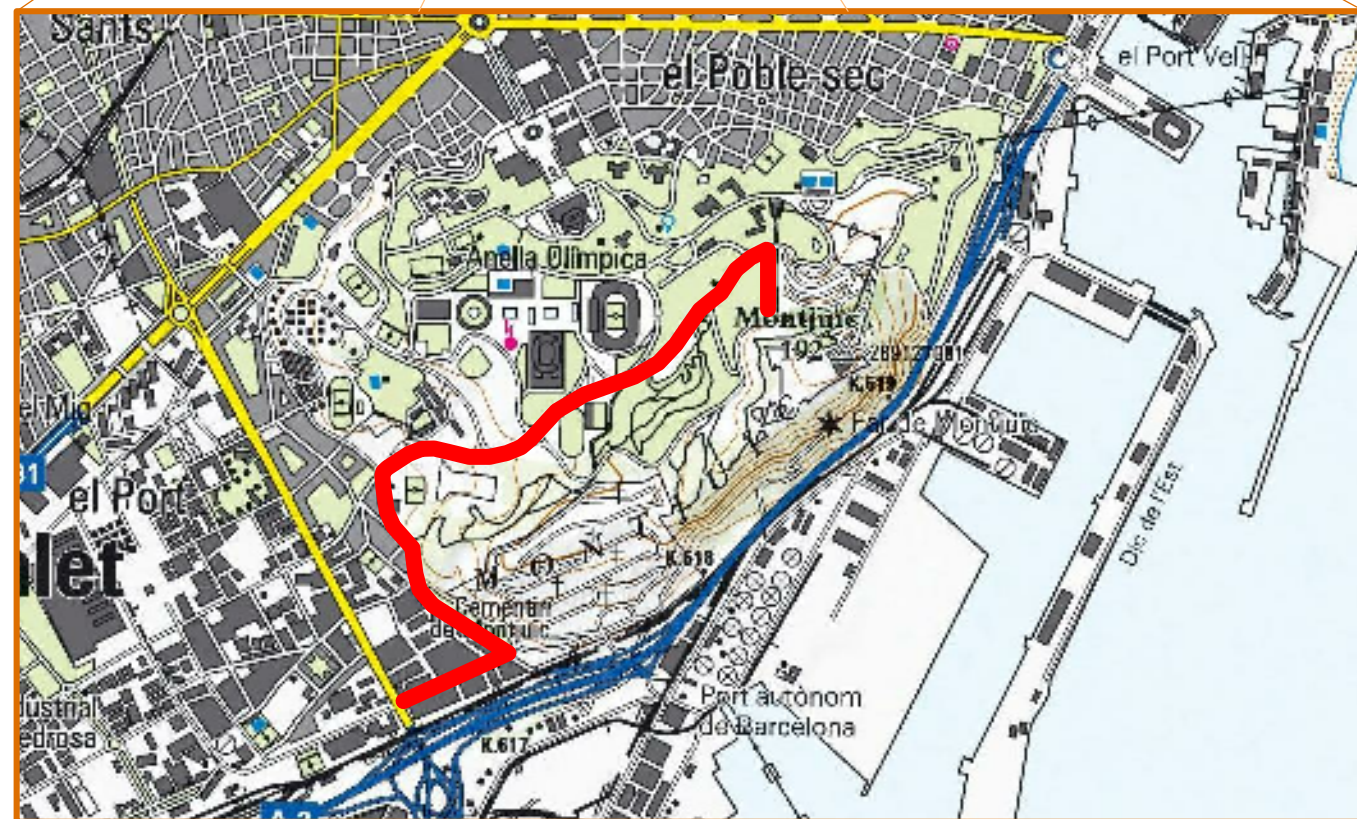
Foto 128



Foto 135

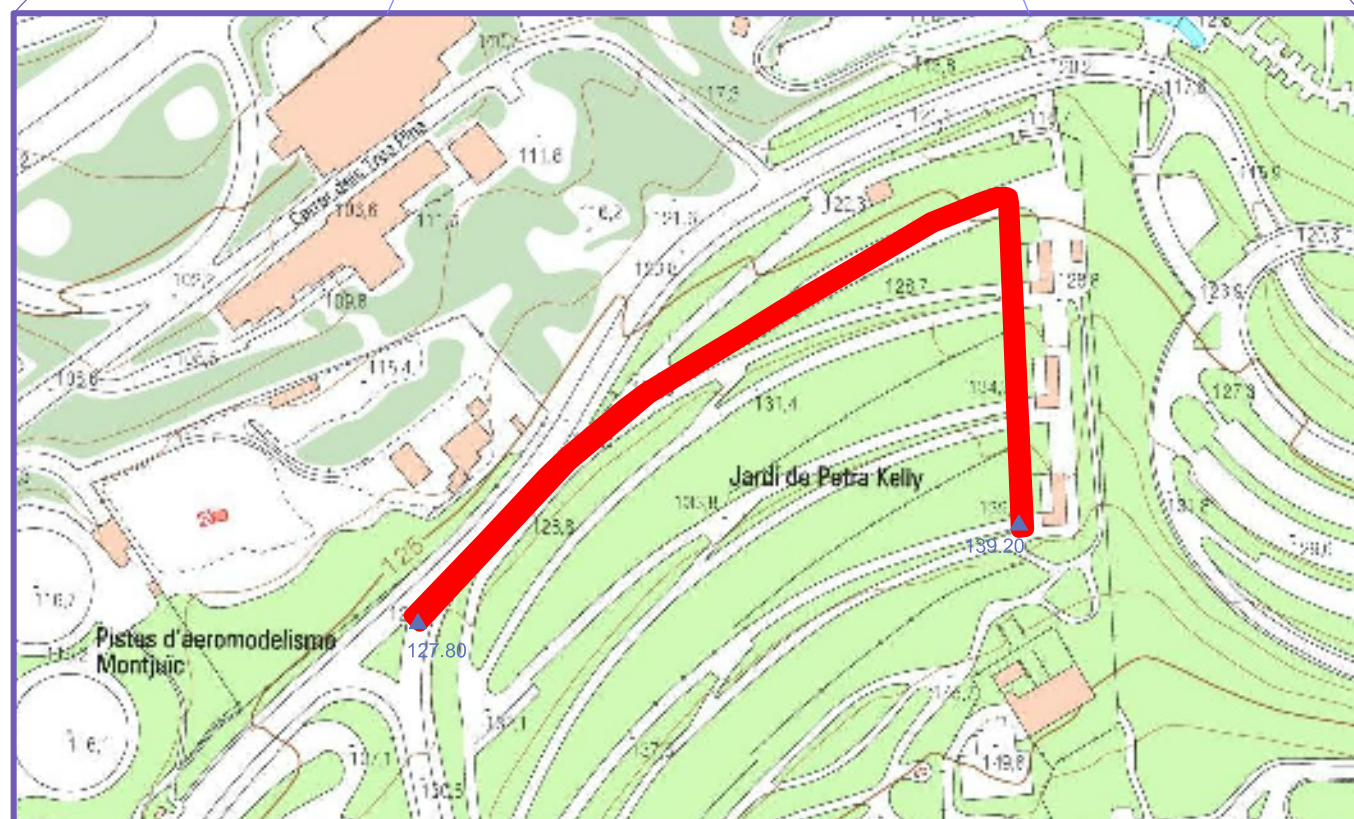
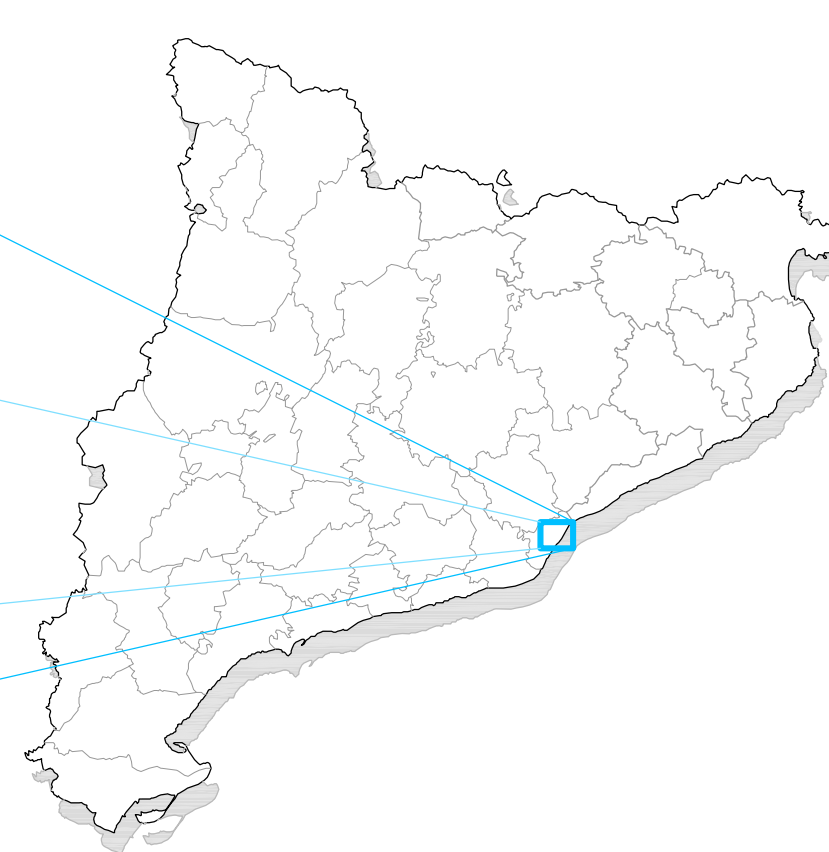
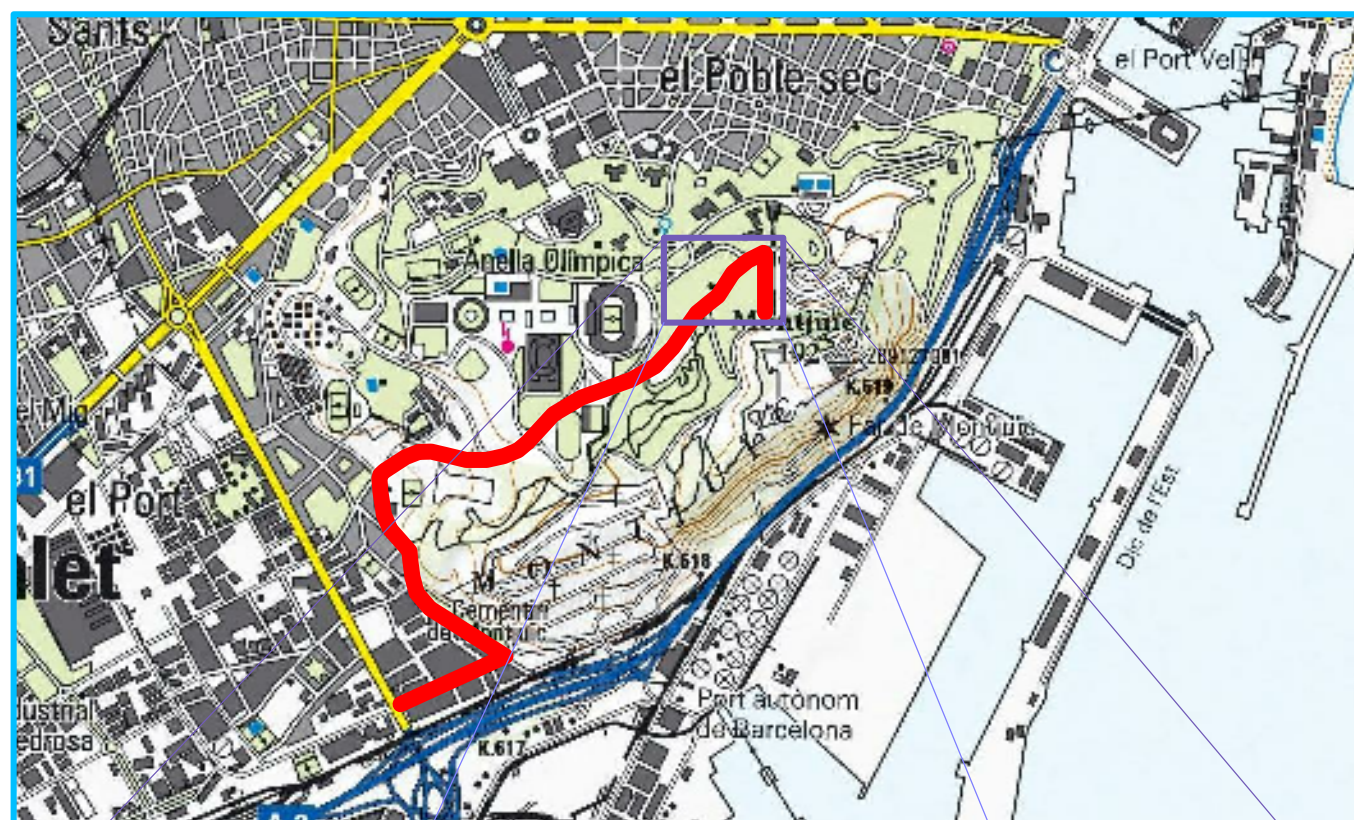
## **ANNEX IV: Planimetria**






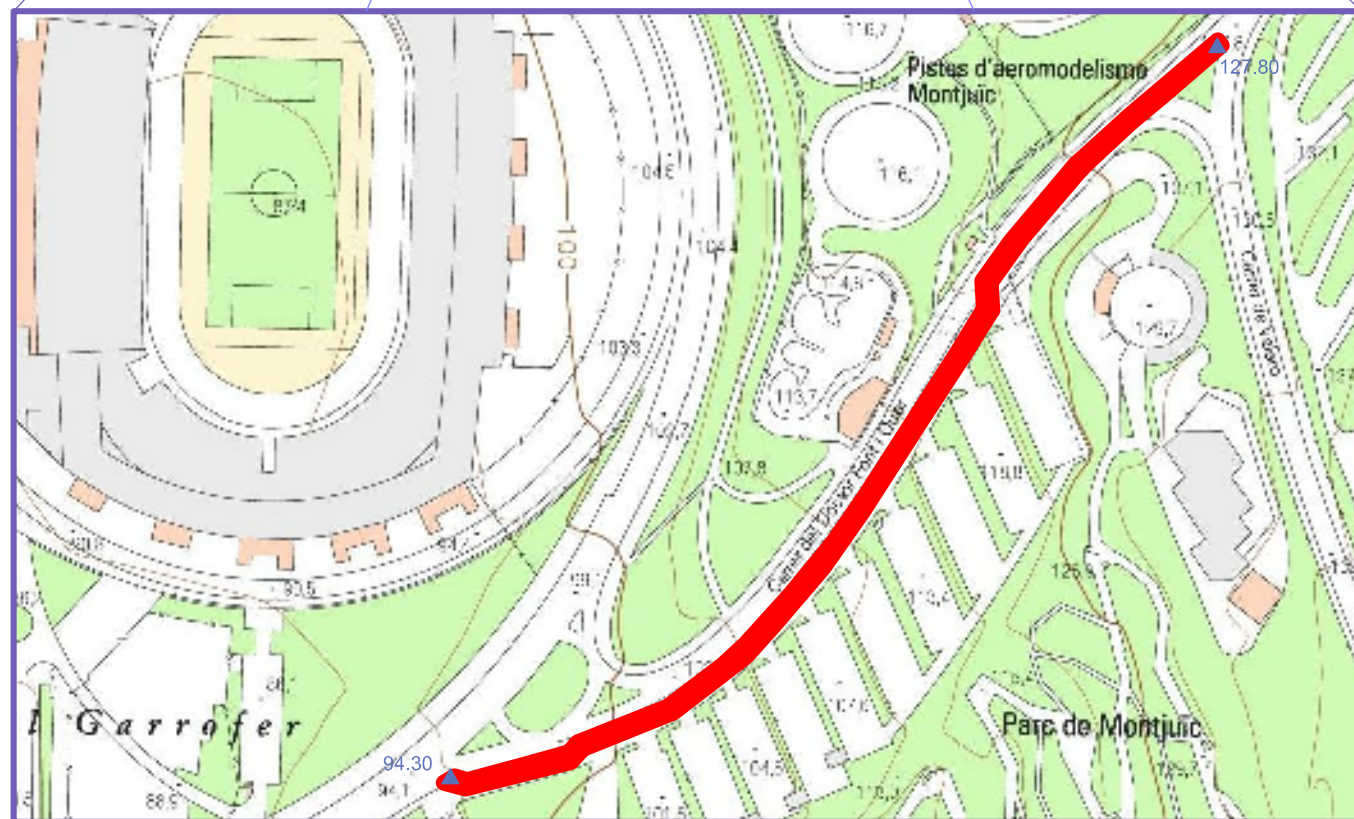
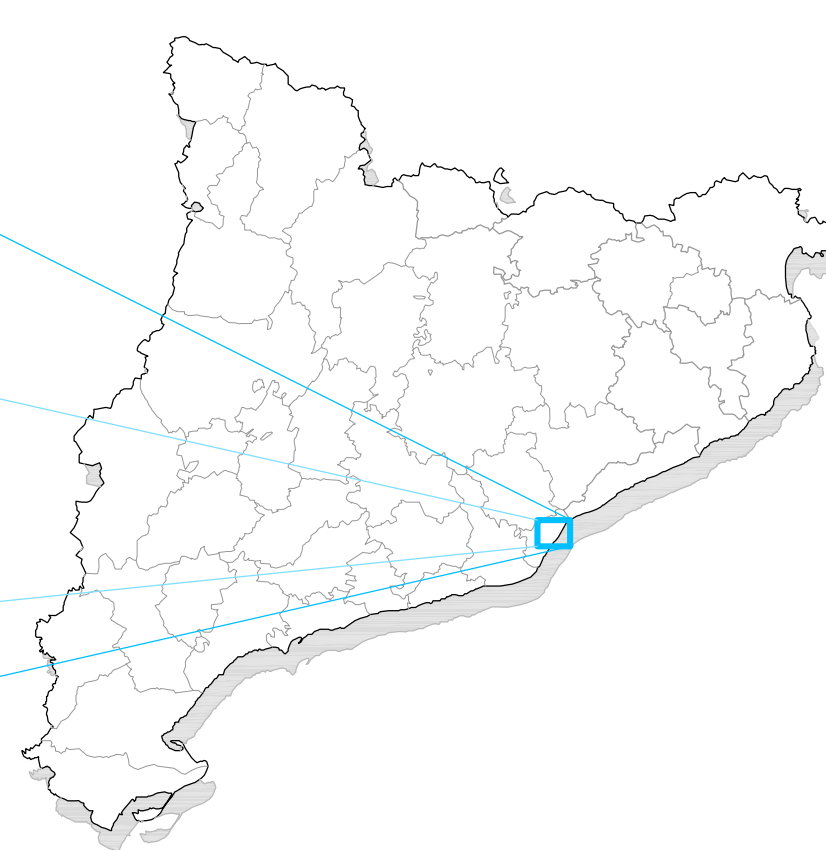
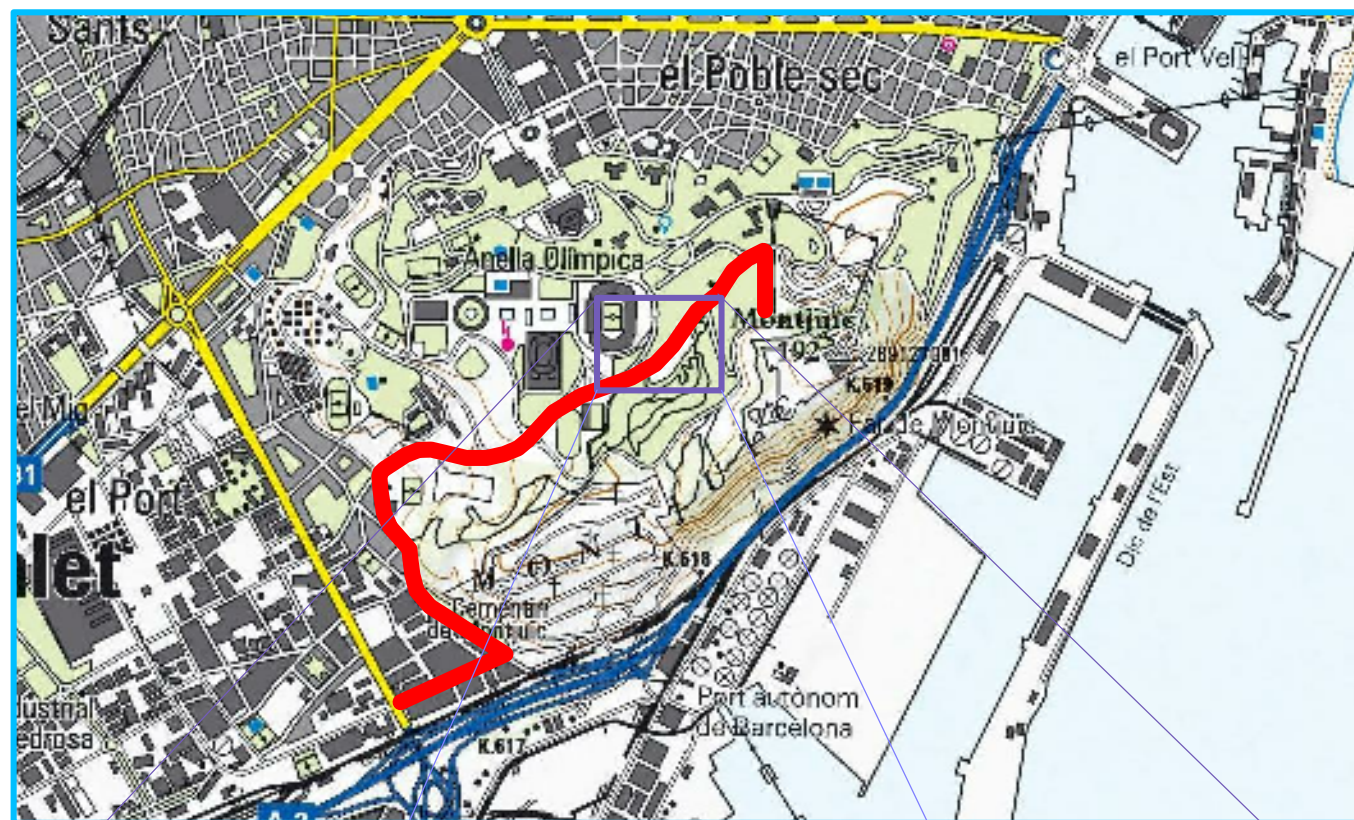
 ARQUEOCIÈNCIA Serveis Culturals S.L.	INTERVENCIÓ ARQUEOLÒGICA AL C/ MOTORS, PG. ZONA FRANCA, C/ MARE DE DÉU DE PORT, C/ FERROCARRILS CATALANS, C/ DEL FOC, PG. OLÍMPIC, C/ DOCTOR FONT I QUER, DIPÒSIT VIVER DE TRES PINS Codi MUHBA : 017/09 Barcelona , Barcelonès	
	<b>PLANTA DE SITUACIÓ</b>	
DIRECCIÓ ARQUEOLÒGICA : XAVIER GEIS - ORIOL ACHÓN		
PLANIMETRIA: Ismahel Verde	 AKHESA GRÀFICS	Setembre 2010
BASE TOPOGRÀFICA ICC		escala s/e







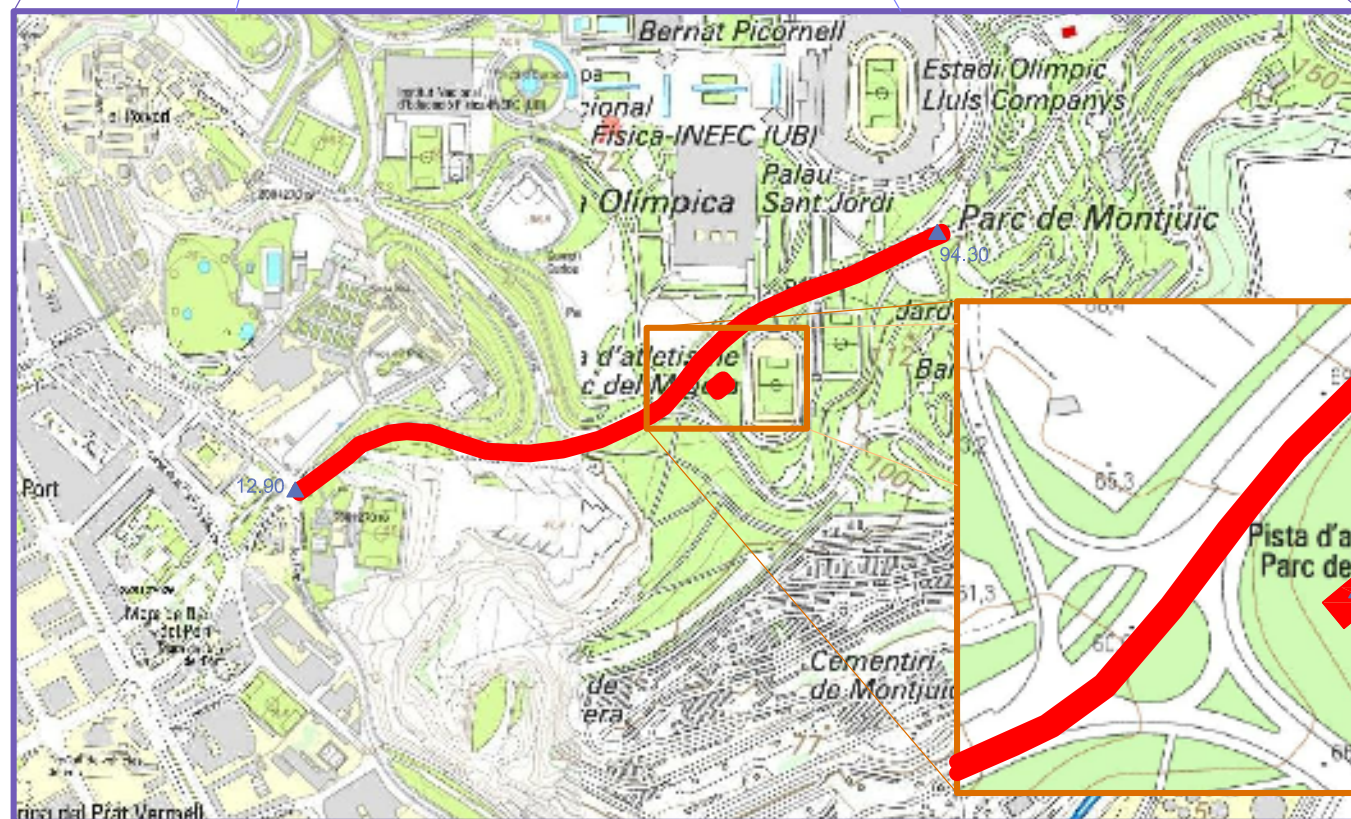
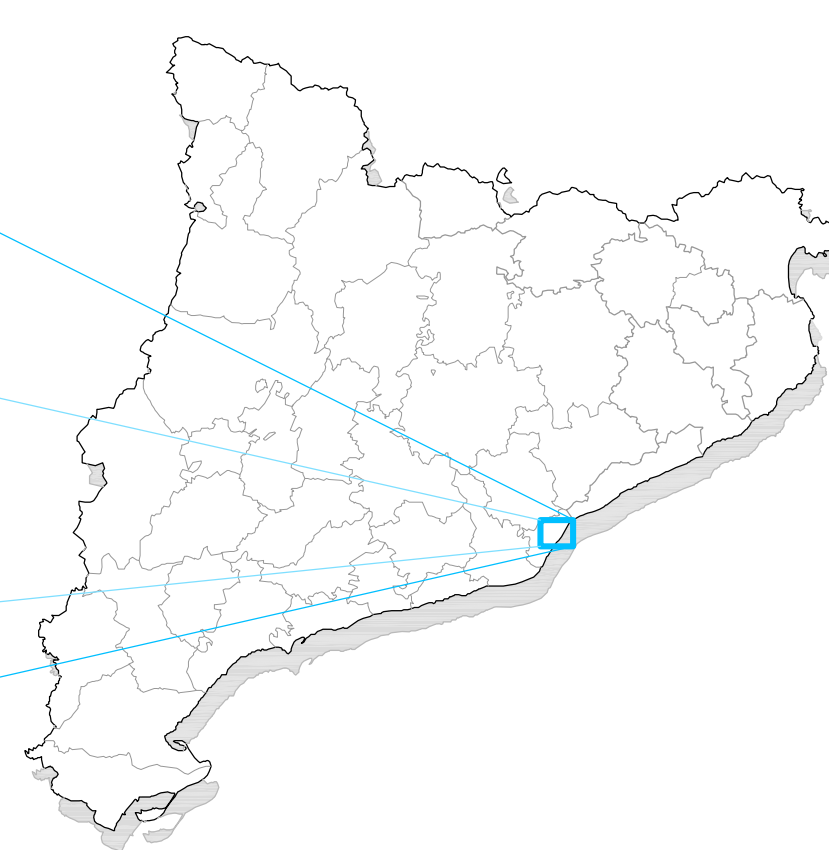
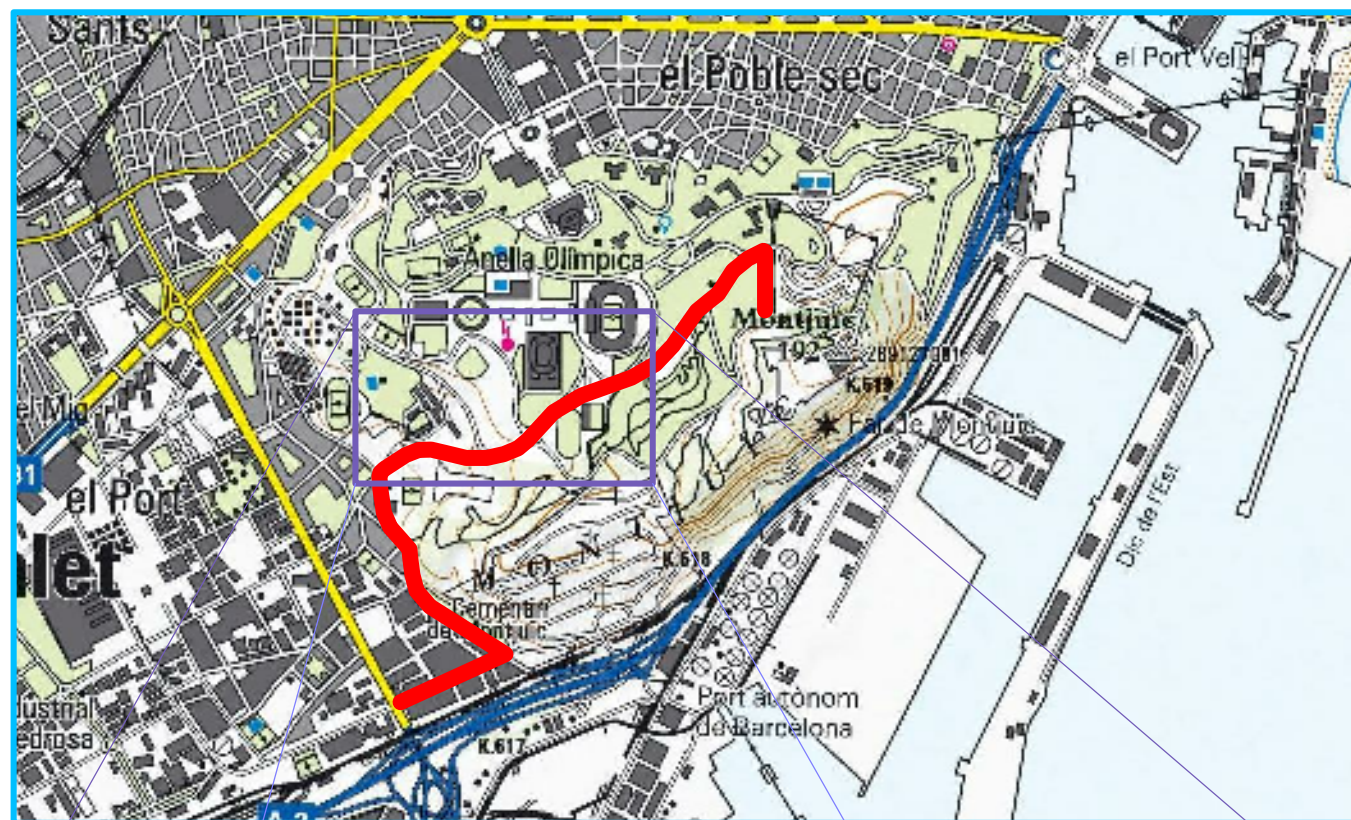
 <b>ARQUEOCIÈNCIA</b> Serveis Culturals S.L.	INTERVENCIÓ ARQUEOLÒGICA AL C/ MOTORS, PG. ZONA FRANCA, C/ MARE DE DÉU DE PORT, C/ FERROCARRILS CATALANS, C/ DEL FOC, PG. OLÍMPIC, C/ DOCTOR FONT I QUER, DIPÒSIT VIVER DE TRES PINS Codi MUHBA : 017/09 Barcelona , Barcelonès	
	<b>PLANTA TRAM 1</b>	
DIRECCIÓ ARQUEOLÒGICA : XAVIER GEIS - ORIOL ACHÓN		
PLANIMETRIA: Ismahel Verde	 AKHESA GRÀFICS	Setembre 2010
BASE TOPOGRÀFICA ICC		escala s/e







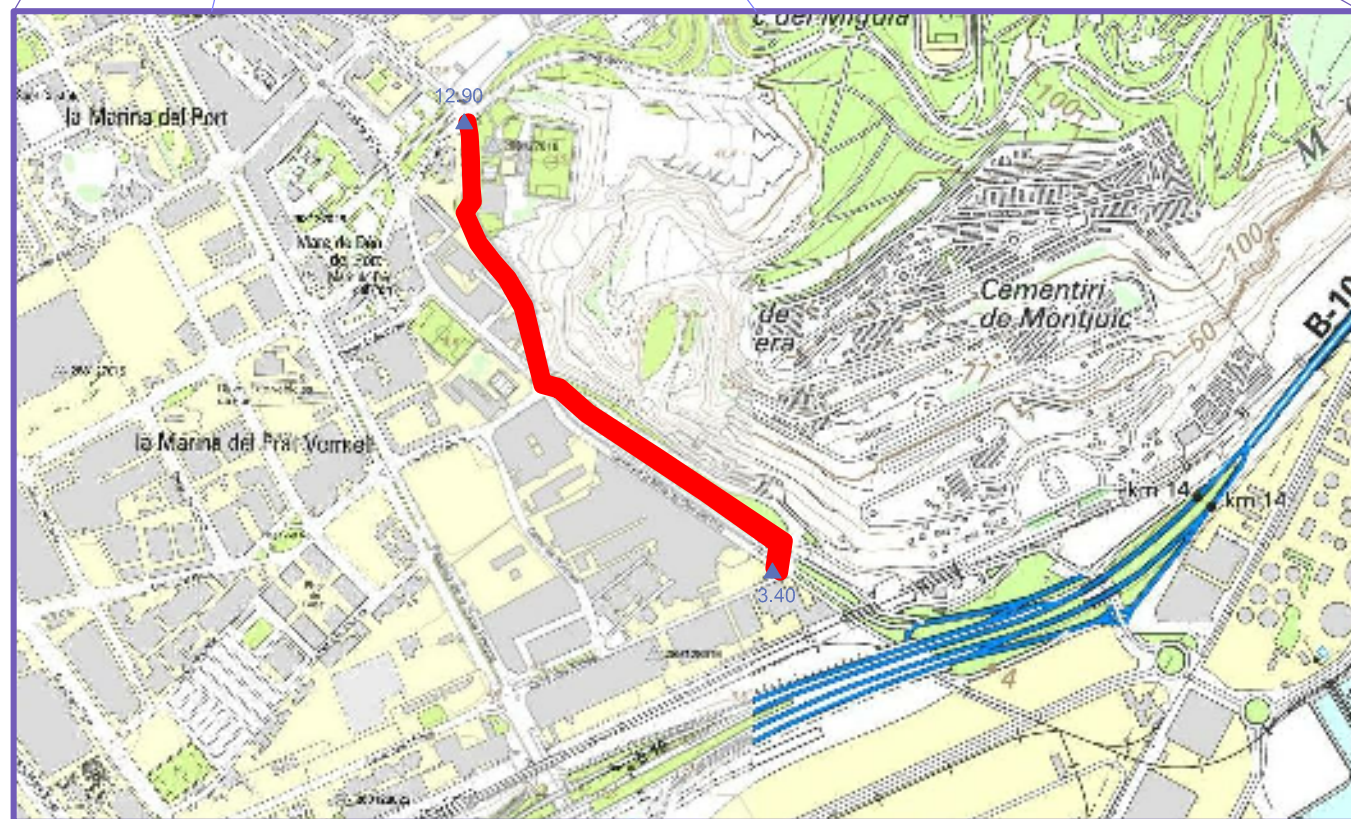
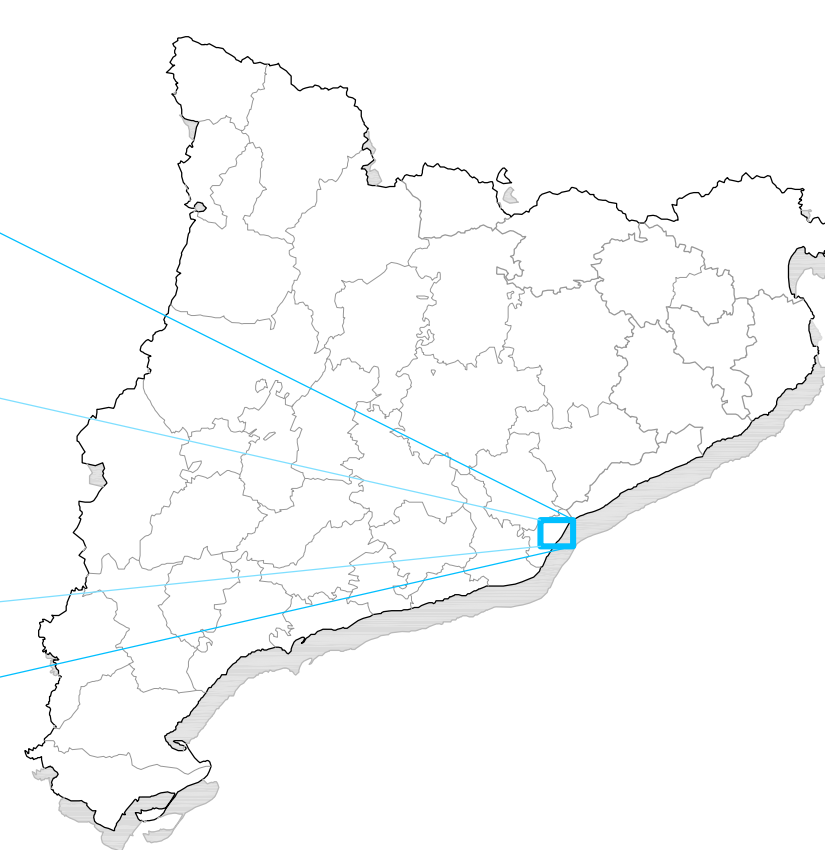
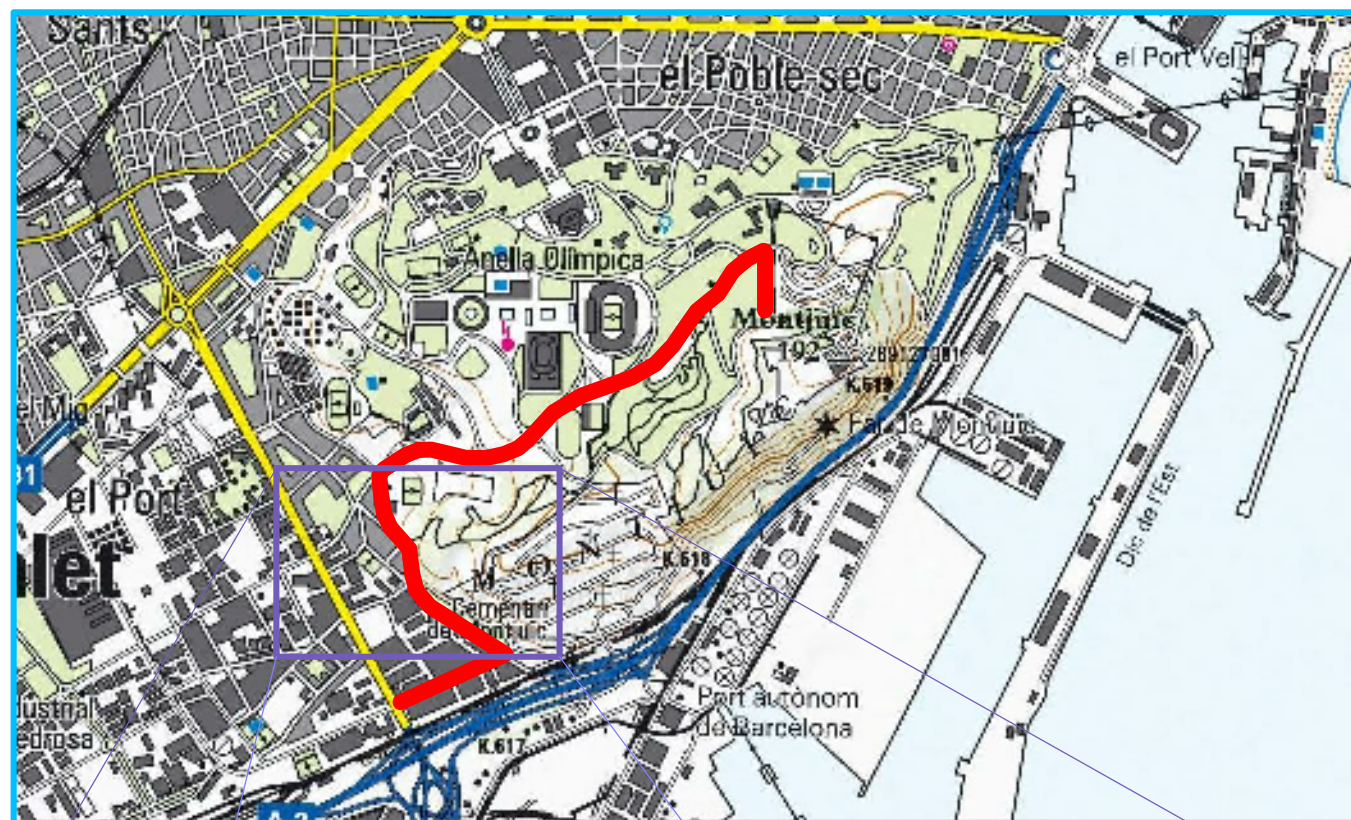
 <b>ARQUEOCIÈNCIA</b> Serveis Culturals S.L.	INTERVENCIÓ ARQUEOLÒGICA AL C/ MOTORS, PG. ZONA FRANCA, C/ MARE DE DÉU DE PORT, C/ FERROCARRILS CATALANS, C/ DEL FOC, PG. OLÍMPIC, C/ DOCTOR FONT I QUER, DIPÒSIT VIVER DE TRES PINS Codi MUHBA : 017/09 Barcelona , Barcelonès	
	<b>PLANTA TRAM 2</b>	
DIRECCIÓ ARQUEOLÒGICA : XAVIER GEIS - ORIOL ACHÓN		
PLANIMETRIA: Ismahel Verde	 AKHESA GRÀFICS	Setembre 2010
BASE TOPOGRÀFICA ICC	escala s/e	MEMÒRIA PLANOL 03







 <b>ARQUEOCIÈNCIA</b> Serveis Culturals S.L.	INTERVENCIÓ ARQUEOLÒGICA AL C/ MOTORS, PG. ZONA FRANCA, C/ MARE DE DÉU DE PORT, C/ FERROCARRILS CATALANS, C/ DEL FOC, PG. OLÍMPIC, C/ DOCTOR FONT I QUER, DIPÒSIT VIVER DE TRES PINS Codi MUHBA : 017/09 Barcelona , Barcelonès	
	<b>PLANTA TRAM 3 i DIPÒSIT</b>	
DIRECCIÓ ARQUEOLÒGICA : XAVIER GEIS - ORIOL ACHÓN		
PLANIMETRIA: Ismahel Verde	 AKHESA GRÀFICS	Setembre 2010
BASE TOPOGRÀFICA ICC		escala s/e





 ARQUEOCIÈNCIA Serveis Culturals S.L.	INTERVENCIÓ ARQUEOLÒGICA AL C/ MOTORS, PG. ZONA FRANCA, C/ MARE DE DÉU DE PORT, C/ FERROCARRILS CATALANS, C/ DEL FOC, PG. OLÍMPIC, C/ DOCTOR FONT I QUER, DIPÒSIT VIVER DE TRES PINS Codi MUHBA : 017/09 Barcelona , Barcelonès	
	<b>PLANTA TRAM 4</b>	
DIRECCIÓ ARQUEOLÒGICA : XAVIER GEIS - ORIOL ACHÓN		
PLANIMETRIA: Ismahel Verde	 AKHESA GRÀFICS	Setembre 2010
BASE TOPOGRÀFICA ICC		escala s/e



