



**MEMORIA ARQUEOLÓGICA DE LA INTERVENCIÓ**  
**EFFECTUADA EN EL CARRER DE JOSEP SOLDEVILA**  
**(TRAM ENTRE ELS CARRERS DEL PONT DE SANT**  
**MARTÍ I DE BONAVENTURA GISPERT). PROJECTE**  
**CONSTRUCTIU DEL COL·LECTOR**  
**SANT ANDREU - BARCELONA**

**(CODI Servei d'Arqueologia de Barcelona: 008/12)**

Núm. Expedient I Dates de la intervenció:

Exp. DGPC: 2012/1-8207: 24 de gener-24 de febrer de 2012

2012/2-8346; 3-8459: 27 de febrer-27 d'abril de 2012

2012/4-8629: 30 d'abril-29 de juny de 2012

2012/5-8845: 2 de juliol-31 d'agost de 2012

2012/6-9105: 17 de setembre-31 d'octubre de 2012

2012/7-9251: 2 de novembre-31 de desembre de 2012

**JOSÉ MANUEL ESPEJO BLANCO**

**Febrer de 2013**

## ÍNDEX

1. FITXA TÈCNICA
2. INTRODUCCIÓ
3. ENTORN GEOLÒGIC I GEOGRÀFIC
4. NOTÍCIES HISTÒRIQUES I INTERVENCIIONS ANTERIORS
5. MOTIVACIONS I OBJECTIUS DE LA INTERVENCIÓ
6. METODOLOGIA
7. DESCRIPCIÓ DELS TREBALLS I DE LES TROBALLES
8. CONCLUSIONS
9. BIBLIOGRAFIA
10. FITXES DE LES UNITATS ESTRATIGRÀFIQUES
11. DOCUMENTACIÓ GRÀFICA
  - 11.1 Documentació planimètrica
  - 11.2 Documentació fotogràfica

## 1. FITXA TÈCNICA

<b>NOM DE LA INTERVENCIÓ</b>	Josep Soldevila. Projecte constructiu del col·lector. Sant Andreu – Barcelona
<b>UBICACIÓ</b>	Barri de la Sagrera, Districte de Sant Andreu (Barcelona)
<b>COORDENADES UTM</b> Fus31N amb Datum ED50 (UB/ITC)	X: 432524 (inici col·lector); 432862 (final col·lector) Y: 4586178 (inici col·lector); 4586689 (final col·lector) Z: 21'50-10'00 m s.n.m.
<b>CONTEXT</b>	Zona urbana
<b>TIPUS DE INTERVENCIÓ</b>	Preventiva terrestre
<b>CLASSE D'ACTIVITAT</b>	Control i excavació
<b>DATES D'INTERVENCIÓ</b>	24 de gener – 31 de desembre de 2012
<b>PROMOTOR</b>	ADIF
<b>EQUIP TÈCNIC</b>	Direcció: José Manuel Espejo Blanco

## 2. INTRODUCCIÓ

Aquesta memòria recull els resultats de la intervenció arqueològica efectuada en el Districte de Sant Andreu, barri de la Sagrera (Barcelona), en el marc de les obres del nou col·lector en el subsòl del carrer Josep Soldevila —entre els carrers del Pont de Sant Martí i el carrer de Bonaventura Gispert—, corresponent al “Projecte constructiu del col·lector del carrer Josep Soldevila entre el carrer del Pont de Sant Martí i el carrer Riera d'Horta”.

La direcció arqueològica d'aquesta intervenció (Codi Servei Arqueologia: 008/12) ha estat assumida per l'arqueòleg José Manuel Espejo Blanco de l'empresa ATICS SL Gestió i Difusió del Patrimoni Arqueològic i Històric, i sota supervisió del Servei d'Arqueologia de l'Institut de Cultura de Barcelona (ICUB), Ajuntament de Barcelona, i del Servei d'Arqueologia i Paleontologia de la Generalitat de Catalunya.

El control arqueològic tenia com a objectiu detectar i documentar possibles estructures antigues que poguessin veure's afectades per les obres, ja que el lloc on aquestes es realitzen es troba inclòs en una “Zona d'Interès Arqueològic”, d'un destacat valor històric de la ciutat.

Els treballs arqueològics es van desenvolupar entre els dies 24 de gener i 31 de desembre del 2012, amb les intermitències lògiques provocades pels intervals de temps en què s'interrompien les tasques d'excavació de terres en l'obra.

### 3. ENTORN GEOLÒGIC I GEOGRÀFIC

La ciutat de Barcelona es troba dins d'un terme municipal que s'estén a la costa de la mar Mediterrània en una plana d'uns 5 km. d'amplària (l'extensió total del terme és de 91,41 km<sup>2</sup>), limitada al NO per la serra de Collserola (que culmina a 512 m al cim del Tibidabo), entre els sectors deltaics del Llobregat i el Besòs. La seva funció de capital ha estat sens dubte afavorida per la situació geogràfica d'aquesta plana, on conflueixen els dos grans eixos de comunicació que travessen en direcció Nord-Sud la Catalunya central (el Llobregat i l'eix dels rius Besós-Congost-Ter) i que accedeixen a la ciutat a través del congost de Martorell el primer i del coll de Finestrelles, sota el turó de Montcada, el segon.

El Barcelonès comprèn el territori estès entre la Mediterrània i la Serralada Litoral, en el tram conegut per serra de Collserola, és a dir, entre els estrets de Martorell i de Montcada, per on els rius Llobregat i Besòs, respectivament, s'encaminen a la mar. Des del punt de vista de la morfologia, és fàcil identificar, al Barcelonès, dues grans unitats: Collserola i el Pla de Barcelona, que és a on s'ubica la ciutat de Barcelona, i per tant és aquella unitat morfològica que ens interessa.

El Pla de Barcelona és limitat per la Serralada de Collserola, i a migjorn, per la falla que segueix, ran de mar, des de Garraf i el turó de Montjuïc que és el punt més elevat, pels turonets dels Ollers, del Tàber, de les Fazies, de la Bota, fins el turó de Montgat, més enllà del Besòs.

La falla, originada al moment de la fractura del Massís Catalano-Balear, dibuixà el que, a grans trets, havia de ser la costa catalana. Per això, el pla inclinat del peu de Collserola és de basament paleozoic i d'estructura tabular, havent estat afectat per tots els moviments orogènics alpins. En el miocè i el pliocè, damunt del sòcol paleozoic se sedimentaren dipòsits marins, dels quals són testimonis el seguit de turons suara anomenats. El Pla, que des de Collserola va baixant suaument i

d'una manera regular, en el punt de contacte entre la Ciutat Vella i l'Eixample, es produeix una ruptura de continuïtat amb la presència d'un salt o esglaó d'uns vint metres, clarament visible en la morfologia urbana. Aquest tall va ser aprofitat per la defensa, recolzant-hi les muralles, o per a l'economia, instal·lant a les Moles diversos molins aprofitant el sallent.

Així doncs, el Pla es pot dividir en tres sectors: El Pla inclinat, els turons arran de mar, i el pla de baix, que correspondria a la zona compresa entre l'esglaó i el mar. En aquest sector hi dominen materials al·luvials més fins aportats per rieres, torrents i les aigües d'escorrentiu que baixen de la serra i, també, dels corrents marins. Aquesta acció sedimentària de la plataforma presenta una sèrie de característiques que ha permès definir-la com un procés cíclic. Sembla que allà on l'efecte dels torrents no ha estat tan violent, es poden diferenciar tres nivells que es superposen quasi sempre en el mateix orde i que es repeteix cíclicament unes tres vegades, és per aquest motiu que se'l coneix com "tricycle". Aquests nivells són de baix a dalt:

- Argiles vermelles de procedència col·luvial i que seria la conseqüència d'un sòl format en condicions de clima semblant al de les regions tropicals humides, es a dir, una fase humida i una altra de seca.
- Llims groguencs d'origen eòlic, loess, i que sembla que es formarien amb un clima sec i fred.
- Per últim, trobem el tortorà, aquestes crostes calcàries s'haurien format en períodes de transició entre els dos climes anteriors, és a dir, més humit que durant el loess perquè hi hagués circulació de carbonat càlcic, però més càlid que el primer nivell, per tal que s'evaporés l'aigua.

En aquest nivells anirien incidint els diferents torrents i rieres, encaixant-se i produint formacions al·luvials i col·luvials de llims i argiles poc consolidades, la

Memòria arqueològica de la intervenció efectuada al carrer de Josep Soldevila.  
Projecte constructiu del col·lector. Sant Andreu – Barcelona.



qual cosa explicaria l'aparició esporàdica de llengües de còdols i graves que trenca aquest cicle.

#### 4. NOTICIES HISTÒRIQUES I INTERVENCIONS ANTERIORS

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 s'anaren expandint pel pla, on només s'aixequen, cap al nord, els turons de Monterols, el Putget, la Creueta, el Carmel, la Muntanya Pelada i el turó de la Peira.

Des del punt de vista urbanístic, podem diferenciar tres zones dins la ciutat. Prop del mar i dominat al sud pel gran promontori de Montjuïc hi ha el nucli antic, que resta emmurallat fins la desaparició de les muralles, a mitjans del segle XIX. Aquest espai inclou d'una banda, un nucli central conegut com a barri gòtic que correspon, *lato sensu*, a la primitiva ciutat romana. Al seu voltant hi trobem tot un seguit de petites viles que es van formar en època medieval, dins el perímetre de les muralles aixecades al segle XIII. Aquestes viles noves són els actuals barris coneguts amb els noms de les esglésies que els centralitzen: del Pi, de Santa Anna, de Sant Pere, de Santa Maria del Mar i de la Mercè. Els darrers sectors del nucli antic de la ciutat, és a dir, la Rambla i el Raval, començaren a ser urbanitzats quan quedaren inclosos dins el tercer recinte fortificat de la ciutat que es bastí al llarg de la segona meitat del segle XIV.

En segon lloc tenim tot un seguit de pobles que neixen entorn de la ciutat, i que n'acabaran formant part a finals del segle XIX. Per últim hi trobem l'Eixample, una àmplia zona quadrada, de carrers amples, planificada a la segona meitat del segle XIX, seguint el Pla d'Ildefons Cerdà, quan ja s'havien enderrocats les muralles que impedièn el creixement urbanístic de Barcelona.

La intervenció s'ha desenvolupat dins del districte de Sant Andreu, en el barri de la Sagrera. El territori de la Sagrera pertanyia a l'antic municipi de Sant Martí de Provençals. La Sagrera era l'espai sagrat que hi havia entorn de les capelles



consagrades, dins del qual es construïen cellers o depòsits per a guardar vins i sitges per als cereals. En aquest cas es tractava de la Sagrera de la capella de Sant Martí de Provençals, que ara queda situada en el barri del mateix nom, dins del districte de Sant Martí.

Al segle XI les Assemblees de Pau i Treva van institucionalitzar aquestes sagrares com un espai “sagrat” al voltant de les esglésies que, com a norma general, abraçava un radi de “trenta passos”, zona de protecció de la violència feudal de l'època. D'aquesta manera, el nom del barri de “la Sagrera” prové de l'espai sagrat de trenta passos que rodejava l'església parroquial de Sant Martí de Provençals i que no podia ser violat pels poders civils. L'antic nucli al voltant d'aquesta església parroquial, format per un grup de masies, rebia el nom de “la Sagrera”, però el creixement del nucli de cases existent al llarg de la carretera de Ribes entre el Rec Comtal i la riera Horta, va fer perdre importància a l'antic nucli rural i passés a ser designat amb el nom de Fons de Sant Martí i que el nucli de la carretera heredes el nom de “la Sagrera”. Estos dos nuclis van ser separats per la línia del ferrocarril de Girona, i posteriorment, encara, per la gran estació de mercaderies de la Sagrera, a inicis del segle XX.

La Sagrera va pertànyer al municipi de Sant Martí de Provençals fins a l'annexió a Barcelona dels pobles del seu voltant l'any 1897. En efecte, aqueix any es va firmar el Decret d'Agregació que va incorporar Sant Andreu de Palomar i altres pobles del pla de Barcelona (Gracia, Sants, Les Corts, Horta, Sant Martí, Sant Gervasi de Cassoles, posteriorment Sarrià) a la capital. Aquest decret va ser ratificat pel Tribunal d'Assumptes Contenciosos i Administratius, que va acordar, el 21 de febrer de 1902, no acceptar la desagregació de Barcelona, la qual cosa va convertir el poble en el seu novè Districte. Posteriorment l'antic terme municipal va ser quarterat i repartit entre els Districtes d'Horta-Guinardó, Sant Martí, Nou Barris i el propi de Sant Andreu, amb l'afegit d'una part de Sant Martí de Provençals: la Sagrera. Actualment la Sagrera és un dels set barris que integren el Districte de Sant Andreu; amb una superfície de 0,97 km<sup>2</sup> i una població de 30.000 habitants.

L'increment de la població a principis de la baixa edat mitjana s'atribueix a la construcció del Rec Comtal gràcies al qual es van construir diversos molins i masies aprofitant aquest curs fluvial. Un document de 1046 ja parla d'unes cases amb una torre a prop de Sant Martí. El nucli de població es va centrar en l'església de Sant Martí de Provençals, que en 1502 va deixar de dependre de Sant Andreu de Palomar per a afiliar-se a l'església de Santa Maria del Mar de Barcelona. Una despoblació de mitjan del segle XIV és patent en un cens que va registrar per a aquesta parròquia només 17 "focs". A finals del segle XV l'església va ser reedificada, primerament en estil gòtic tardà. L'obra no es va completar fins el 1688, ja amb traços barrocs i una comunitat d'habitants recobrada. És al voltant dels segles XVI i XVII que s'edifiquen algunes construccions en l'àrea de la Sagrera. En el XVII va sorgir el nucli del Clot de la Mel, o Clot, que en el segle següent ja era el principal i va ser on es va situar la seu de l'Ajuntament.

Aquestes poblacions, situades en el pla amb terres fèrtils, tenien en l'agricultura la seva principal activitat econòmica. El regadiu li arribava a través del Rec Comtal, construït pel comte Mir en el segle X per a proveir d'aigua a la ciutat de Barcelona. Se sap que la *Barcino* romana s'abastia d'aigua per dos canals. L'un procedia de la serra de Collserola i l'altre, del Besòs, prop de Montcada. I es creu que la sèquia Comtal no era sinó una reconstrucció d'aquella via d'aigua romana. La primera referència és del 992 i l'expressió Rec Comtal apareix ja en un document del 1076, en època de Ramon Berenguer I. El canal derivava l'aigua des d'una presa en el Besòs situada a Montcada. En el segle XIII l'aigua del Rec s'utilitzaria per a ampliar el regadiu entre el seu traçat i el mar, en la zona de "Hort i vinyet de Barcelona" (que s'estenia des de la riera d'Horta fins a les muralles de Barcelona), en relació amb el creixement de la població i la demanda de productes alimentaris per a la ciutat dinàmica en que s'havia convertit Barcelona. A finals de l'Edat mitjana hi havia ja al llarg del Rec (entre els 15 quilòmetres que separen el Reixegó de Montcada, on es captava l'aigua del Besòs, i la seva desembocadura en el mar, prop de l'actual estació de França) onze molins fariners i tres de draps

(molins drapers). Aquestes activitats eren una important font d'ingressos dels comtes perquè per a moldre el gra s'havia de pagar un impost. Quant al regadiu, en el segle XV hi havia un centenar de piques.

El Rec Comtal va ser, doncs, un dels principals motors econòmics, tant per a Barcelona com per als altres municipis que travessava. La sèquia, entrava al pla de Barcelona pel coll de Finestrelles, creuant les fèrtils terres de Sant Andreu de Palomar i Sant Martí de Provençals i entrava a Barcelona per la zona antigament coneguda com la Vilanova dels Arcs, molt poblada d'indústries relacionades amb el treball tèxtil en l'actual barri de Sant Pere. Ja a Barcelona, el Rec recorria els actuals carrers del Rec Comtal, Basses de Sant Pere, Sèquia, plaça de Sant Agustí, Tantarantana, Blanqueria i Rec. No obstant, a poc a poc, el Rec Comtal va començar a perdre importància a mesura que avançava el creixement urbanístic de la ciutat. A més, cal tindre en compte que el creixement demogràfic i industrial de Barcelona en el segle XVIII va multiplicar la necessitat d'aigua fins nivells desconeguts. Ja des d'època medieval, els assaonadors i la resta d'artesans del tèxtil usaven per a les seves labors l'aigua procedent del Rec. Per això, la zona de Sant Pere de les Puellas i Portal Nou es van convertir en àrea industrial d'aquest sector, perquè el canal entrava en la ciutat per aquets barris (AA.VV., 1992, 1995; MARTÍN, 1999).

Respecte les intervencions arqueològiques desenvolupades a la zona, aquestes s'han multiplicat exponencialment arran de les obres de la macroestació de l'AVE, el nou corredor ferroviari cobert per un parc de Sant Andreu i el centre econòmic i residencial de la Sagrera (tot això a cavall entre els districtes de Sant Andreu i Sant Martí de Provençals) que s'estan portant a terme des dels últims anys. A manera de resum, les troballes més significatives han estat les següents<sup>1</sup>:

La presència del Rec Comtal s'ha documentat prop dels dos extrems de les obres del col·lector que motiva aquesta Memòria. En el seu tram inicial —entre el carrer

---

<sup>1</sup> Es pot consultar, a més de la bibliografia citada, la CARTA ARQUEOLÒGICA DE BARCELONA.

del Pont de Sant Martí i el carrer del Pont del Treball— es va documentar en el 2006 al carrer Ciutat d'Elx, 12-16, un tram del Rec però d'una fase contemporània (s. XVIII-XIX) que seguia, no obstant això, el traçat original. Relacionat amb aquesta infraestructura també es van documentar una sèrie d'estructures vinculades a la fàbrica farinera “La Confiança” edificada el 1877 (CARBONELL, 2006). D'altra banda, en la part final del col·lector —a l'alçada del carrer de Riera d'Horta—, amb motiu de les obres de la LAV, es va localitzar un altre tram del Rec (fins a 315 metres de longitud) també de cronologia contemporània i igualment associat a una antiga fàbrica (Ca Portabella, dedicada al filat del lli) en una intervenció delimitada pels carrers d'Espronceda, Ronda de Sant Martí, Josep Soldevila i Pg. de la Verneda. L'últim tram del Rec documentat coincidia amb un pont que creuava el carrer de la Riera d'Horta, datat en el segle XVIII, amb una amplària de 17 metres i una pavimentació de llambordes (MONGUILÓ, 2009; BOSH, MONGUILÓ, 2010).

Altres elements històric-arqueològics a tindre en compte en aquest sector de la ciutat són els refugis antiaeris. Els més pròxims al lloc de la intervenció són els Refugis R. 0069, 0095, 0346 (en el carrer de Garcilaso); R. 0658 (carrer de Costa Rica); R. 1139 (carrer de la Sagrera); R. 0740, 0868 (carrer de Ciutat d'Elx). Al llarg de la Guerra Civil es van construir gran nombre de refugis antiaeris utilitzats per la població com a elements de protecció dels bombardejos franquistes. Es tractava d'espais subterranis amb un o més accessos en la via pública i diversos espais en el seu interior.

No obstant això, des dels anys 2008-2010 s'ha produït, com indicàvem més amunt, un augment exponencial quantitativament i qualitativa de les troballes arqueològiques en aquesta zona a partir de les obres de la futura estació de l'AVE-Sagrera, els seus accessos i les obres de la LAV entre l'estació de la Sagrera i el Triangle Ferroviari. En aquest sentit, apuntem a manera de resum els elements més significatius, tenint en compte que es tracta de treballs alguns d'ells encara en procés d'execució.

Construcció dels accessos a la futura estació de Sagrera de l'AVE (ALCUBIERRE, 2011):

- Van aparèixer —en la zona de l'antic Pont del Treball Digne— les restes d'una important vil·la romana amb dos moments de funcionament entre els segles I dne i IV-V dne. Es van poder definir tres grans àrees. Una sèrie d'habitacions amb paviments d'*opus sectile* i *opus signinum*, que es relacionaria amb la *pars urbana* de la vil·la. Reformes posteriors transformarien aquest sector en un espai obert al voltant d'un *lacus* i estructures de caràcter industrial. Un altre conjunt d'estances es van trobar distribuïdes a partir de dos corredors perpendiculars i una zona termal; en aquest sector es van localitzar diversos paviments d'*opus signinum* i les restes d'una mosaic d'*opus tessellatum* amb motius geomètrics i figuratius. I finalment, en la part central de la vil·la es dibuixava una gran espai obert amb restes d'*opus signinum*, al voltant del qual es distribuïen la resta de les estances de la *pars urbana*. Posteriorment, es van iniciar excavacions d'altres sectors de la mateixa vil·la, actualment en curs.

Construcció de l'estructura de l'Estació de l'AVE (ANTEQUERA, 2011):

- Destaquem en primer lloc per la seva rellevància científica, un hipogeu d'inhumació del Neolític Final/Calcolític (3300-2300 cal ANE), datació establerta a partir del radiocarboni. S'ubica en la zona sud dels terrenys on es realitzen les obres amb un total de 207 individus en connexió anatòmica i en posició de decúbit supí i cames lateralitzades, més 150 articulats amb més de tres ossos en la disposició natural i altres 5000 ossos dispersos en desconexió. Es tracta d'homes, dones i, en menor mesura, infants enterrats en un curt espai de temps i sense signes de violència. Com a aixovar només s'han documentat dos petits gots ceràmics i una dena de collar d'esteatita. La fossa amb cambra havia perdut l'entrada, però l'amplària conservada tenia 1'3 metres. L'hipogeu presentava una planta de tendència circular amb un diàmetre màxim de 4'3 metres. En la cota superior de la fossa es va localitzar un únic individu masculí que va ser inhumat en un moment posterior a l'ús originari de la fossa.

- En segon lloc, en la zona central on s'està duent a terme el seguiment arqueològic, es van excavar una vintena de sitges ibèrics amb una cronologia situada entre els segles IV-III a.n.e. Moltes d'elles es van trobar completes, amb més de dos metres de profunditat i amb la seva tapadora original. Entre els materials exhumats es troben importacions àtiques, púniques i pintada ibèrica. També es van excavar dos pous de la mateixa cronologia, un de planta circular i un altre rectangular.
- Igualment, a uns 200 m al nord de l'hipogeu anteriorment citat, també es va excavar un enterrament de probable cronologia neolítica. Es tracta d'una inhumació en fossa el·líptica i fons lleugerament còncau, amb orientació oest/est. Es tracta d'un individu femení adult en molt mal estat de conservació. Del reompliment de la fossa es van exhumar un fragment informe de ceràmica a mà i un fragment de sílex.
- També es van localitzar les restes d'una masia del segle XVI que va a estar en funcionament com a mínim fins mitjan del segle XX.
- I finalment, es van excavar 21 enterraments d'una necròpolis romana (segle III d.n.e.). En nou casos es va documentar aixovar funerari, amb diversos contenidors ceràmics i un anell de bronze.

Obres de la LAV entre l'estació de la Sagrera i el Triangle Ferroviari (MONGUILÓ, BOSCH, 2011):

- En la Rambla de l'Onze de Setembre, cantó amb carrer Josep Soldevila, es va identificar un possible assentament a l'aire lliure d'un grup del Neolític Antic Postcardial (4500-3800 cal ANE), amb una petita organització agrícola i ramadera, caracteritzat per més d'un centenar de retalls de diverses tipologies.
- I en la Rambla de Prim es van documentar set fosses d'inhumació col·lectiva, entre 3 i 22 individus cadascuna, que comptabilitzaven més de 173 individus adults masculins, d'entre 20 i 30 anys, datats entre mitjan del segle XVII i principis del XVIII.

LAV sector de Sant Andreu (ARROYO, 2011):

- Es van localitzar les restes de la *pars rústica* d'una vil·la, datada entre els segles I dne i IV-V dne. Un primer moment d'ocupació (segle I dne) es correspon amb una gran quantitat de rases de vinya de planta rectangular i extrems arrodonits. I un segon moment d'ocupació (segles IV-V dne) es reconeix per la construcció de tres edificis amb funcions agrícoles i altres elements, com a encaixos de *dolia*, una estructura de combustió i quatre inhumacions. Destaca la troballa *in situ* d'un *dolium* sencer, segellat amb la seva tapadora i que contenia un conjunt d'eines agrícoles i ramaderes.
- I també es van excavar estructures del mateix hàbitat neolític trobat a la intervenció de les obres de la LAV entre l'estació de la Sagrera i el Triangle Ferroviari, citat més amunt. En aquest sector també s'ha documentat un enterrament infantil de la mateixa cronologia.

## 5. MOTIVACIONS I OBJECTIUS DE LA INTERVENCIÓ

Les motivacions per les quals s'ha fet necessari un seguiment i excavació arqueològiques en aquesta zona de Sant Andreu, es deu, com ja hem comentat més amunt, al fet que les obres es desenvolupen en un espai inclòs en una "Zona d'Interès Arqueològic" d'un eminent valor, atès que es troba relacionat amb un sector històric molt destacat de la ciutat.

En el cas concret que ens ocupa, aquest interès ve donat per la presència d'estructures de diferents èpoques en la zona afectada. Les més significatives són:

- El tram del col·lector previst podria coincidir, en diversos punts, amb el traçat del Rec Comtal. En concret, hi ha moltes possibilitats de trobar-lo, en el cas que s'hagi conservat, al carrer del Pont de Sant Martí, on podria haver-hi un tram del Rec Comtal que, des del carrer de Josep Soldevila, es dirigiria cap al carrer de Ciutat d'Elx.
- Així mateix, algun dels trams podria coincidir amb el traçat de l'aqüeducte romà que, procedent de Montcada, portava aigua a l'antiga colònia *Iulia Augusta Faventia Paterna Barcino* a través de l'actual plaça Nova.
- Després dels treballs arqueològics efectuats en els diferents sectors de la Línia d'Alta Velocitat, seria versemblant la troballa de restes arqueològiques en qualsevol punt del traçat del nou col·lector.

Els objectius immediats se centren doncs a recuperar i/o documentar les possibles restes arqueològiques que poguessin existir en aquest lloc, abans que es faci el nou col·lector que l'empresa ACSA ha d'executar.



## 6. METODOLOGIA

Per a aconseguir els objectius marcats és necessari adoptar una metodologia sistemàtica i que se'ls adeqüi. En relació amb la metodologia de registre, la seqüència estratigràfica s'estableix amb el propòsit d'entendre la formació, delimitació, estructuració i ordre de deposició dels diferents estrats. De la mateixa manera, ajuda a interpretar els diversos processos sedimentaris i postdeposicionals que s'han anat produint al llarg del temps a la zona afectada. Sota aquestes premisses, s'ha establert un registre detallat dels diferents estrats que configuren la zona intervinguda utilitzant per a fer-ho el sistema d'Unitats Estratigràfiques (UE), que es pot seguir a E.C. HARRIS (1990) i A. CARANDINI (1997), sistema acceptat àmpliament i secundat a Catalunya des de fa tres dècades (TRÓCOLI, SOSPEDRA, 1992). Aquest mètode permet analitzar de forma individualitzada cadascuna de les incidències que afecten la seqüència estratigràfica. La caracterització de les diferents unitats estratigràfiques es detalla en una fitxa. Aquí s'hi registren tots els paràmetres que permeten la seva correcta identificació i descripció, així com també la seva relació física respecte a la resta de les unitats estratigràfiques del jaciment.

La identificació d'una UE s'estableix mantenint l'ordre estricte d'aparició durant el procés d'excavació i es duu a terme generalment utilitzant una clau de tres o quatre dígits (en funció de la magnitud dels treballs a realitzar), començant tota la seqüència numèrica per el número 100 ó 1000. Aquesta forma de procedir s'utilitza amb la finalitat d'evitar qualsevol alteració de la seqüència numèrica o algun tipus d'interferència en cas que, durant el procés, sorgeixi una estratigrafia complexa que obligui a acumular unitats estratigràfiques. En aquest cas concret ens hem inclinat per començar aquesta sèrie pel guarisme 100 ja la seqüència d'estructures estratigràfiques documentada no va resultar ser molt llarga.

Quant al mètode d'intervenció immediata durant els treballs de control que s'han realitzat, hem seguit el de la verificació visual directa simultània als treballs d'extracció de terres de la màquina giratòria, amb l'objectiu d'actuar davant de qualsevol indicatiu d'estructura arqueològica, reconeguda generalment per l'aparició de material aliè al substrat (pedres, ceràmica, ossos, carbons, etc.) i/o canvis en la coloració del sediment extret.

La documentació de la intervenció es completa amb les fitxes de les UE documentades, i un registre gràfic que inclou planta i seccions planimètriques, i una selecció fotogràfica de les evidències més representatives del desenvolupament dels treballs.

Les cotes han estat establertes en metres sobre el nivell del mar (m s.n.m.).

## 7. DESCRIPCIÓ DELS TREBALLS I DE LES TROBALLES

La intervenció arqueològica s'ha centrat en el seguiment de tots els moviments de terra que es van haver de realitzar en la preexcavació de la caixa del nou col·lector, fins a arribar al terreny geològic. Amb 700 metres de longitud el col·lector s'estén entre els carrers del Pont de Sant Martí i Riera d'Horta, seguint el recorregut del carrer Josep Soldevila (**Fotografies 1-6**). Cal tindre present que bona part del traçat del col·lector (uns 600 metres del total) es realitza al llarg de la plataforma de l'antiga estació de mercaderies de RENFE (**Fotografia 7**), i en terrenys ja excavats per les obres de l'AVE i la L9 del Metre. En aquest sentit, en diversos trams es va haver de retirar bona part del material acumulat per les obres de la línia del Metre, sobretot entre els pk. 0+450/0+510 en què s'havia de preparar la plataforma per a una estació d'autobusos (**Fotografies 8 i 9**). Els rebaixos de terra s'han realitzat amb màquina giratòria, en principi uns cinc metres de profunditat i cinc d'amplària (**Fotografies 10-16**), excepte en els primers 100 metres en què el rebaix és d'uns 8 metres ja que s'estén des de terrenys de l'actual rasant del carrer i salvar el desnivell fins a la plataforma de les vies de RENFE —por aquesta raó aquest tram del col·lector (pk. 0+000/0+100) va entre pantalles, entroncant amb el col·lector ja existent en el carrer de Garcilaso, i la seva excavació es va haver d'efectuar verticalment— (**Fotografies 17- 22**).

L'estrat geològic està constituït per una matriu argilosa compacta de color ataronjada amb abundants nòduls de calç, encara que en alguns punts es formaven capes de concreció calcària molt dura (**Fotografies 23-27**). En general, aquest nivell es va trobar entre 0'9 i 1'5 metres sota la rasant de circulació actual. Igualment s'han localitzat bossades de sediment de matriu sorrenca amb abundància de graves relacionades amb antigues torrenteres (**Fotografia 28**).

Al llarg dels treballs s'han trobat i extret les vies i travesses de fusta (amb diversos intercanvis de vies) i part de les andanes de formigó de l'antiga estació de

mercaderies de RENFE de la Sagrera, que es trobaven *in situ*, entre els pk 0+150/0+620 (**Fotografies 29-36**). Ací el terreny geològic apareixia entre 0'80-1'1 metres des del nivell de circulació actual, just per sota del llit de graves on s'assenten les vies. Aquesta circumstància indica l'existència d'un rebaix fins a l'estrat geològic realitzat amb anterioritat a la col·locació de les vies.

També s'han trobat de forma dispersa al llarg del traçat del col·lector diverses canonades d'aigua i gas fora de servei, i també cablejat elèctric que en alguns casos es va haver d'anul·lar (**Fotografies 37 i 38**).

La troballa més destacada d'aquesta intervenció és un conjunt d'estructures localitzades entre els pk 0+060/0+100, dins de la Fase 2 de la planificació de l'obra, una àrea on se situava una zona d'horts amb moltes deixalles i runa en superfície. El conjunt està datat en la seva integritat en època contemporània (construcció a finals del segle XIX o començaments del XX, i amortització en la dècada dels 70'-80' del XX). Tant l'estrat d'amortització (UE 102) com el situat immediatament per sota (UE 121), i que és retallat per les fonamentacions de les estructures, estan constituïts per terres de reompliment d'aportació antròpica amb materials contemporanis (**Fotografies 39, 40, 49 i 75**). La neteja de les estructures i excavació dels estrats es va realitzar amb màquina retroexcavadora mixta sota control de l'arqueòleg responsable, i amb repàs i verificació manual en el final del procés per part del mateix. Els diferents murs i pavimentacions semblen formar part d'un complex més ampli —de dimensions complertes desconegudes—, conformant un moll de càrrega i descàrrega de mercaderies, amb dos nivells de circulació, amb una altura de 1'12 metres salvada mitjançant una escala. Les estructures es poden separar en tres conjunts diferenciats, però que segurament van funcionar sincrònicament:

En primer lloc, un mur (UE 106) construït amb una cara vista de pedres ben escairades (40 x 18 cm) unides amb morter i part posterior amb un encofrat perdut de formigó; es conserva una longitud total d'uns 21'30 metres, amb una direcció

SO-NE, encara que un petit tram de 2'8 metres (l'extrem que encaixa amb l'escala) realitza un gir d'uns 45° en direcció N; té 50 cm d'amplària i una potència total de 1'42 metres (1'00 m d'alçat i 0'42 m de fonamentació, la UE 105); el mur es troba trencat en el seu extrem SO. Aquest mur es troba alineat amb un altre (UE 108) i separat d'ell per una escala (UE 111); està construït amb la mateixa tècnica de pedra escairada i encofrat perdut de formigó; s'ha documentat una amplària de 0'70 metres, i una longitud de 7'42 metres, amb una orientació N-S en un tram de 4'68 metres, per a girar en angle de 90° en direcció E en un tram de 2'8 metres i entregar-se al mur UE 113<sup>2</sup>; la potència total és de 1'56 metres i en aquest cas la fonamentació també té una potència de 0'40 metres, la mateixa que el mur UE 106, i formada pel mateix tipus de pedra que l'alçat, encara que amb una col·locació més tosca; les pedres emprades en la seva construcció són una mica més grans i menys regulars en la seva grandària que en el mur UE 106. Finalment, un tercer mur (UE 113) obrat amb les mateixes característiques que el mur UE 108, amb mateixa tipologia constructiva i potència, encara que té una amplada major, de 0'96 metres; se situa davant del mur UE 108, a uns 4'80 metres de distància, però no totalment paral·lel a ell, sinó que es troba lleugerament desviat i les seves trajectòries són convergents amb una separació màxima de 4'10 metres en un extrem i una mínima de 2'90 metres en l'altre<sup>3</sup>; la potència total és de 1'56 metres, però bona part del tram documentat té trencats els 40 cm superiors; conserva un total de 12'80 metres de longitud, trobant-se trencat només en el seu extrem nord ja que per l'altra punta el final és el dissenyat en origen. Ja hem dit que entre els murs UE 106 i 108 hi havia una escala (UE 111) que salva un desnivell de 1'12 metres i és la que els atorga la seva unitat estructural; té 0'68

---

<sup>2</sup> Aquest últim tram que s'entrega al mur UE 113, es va descobrir en una segona fase d'ampliació del talús de la caixa del col·lector; en un principi només es veia que aquets dos murs prenen una orientació convergent sense que es pogués determinar si arribaven a entrar en contacte. Més tard, després de l'entrega de l'Informe d'Afectació pertinent i amb el permís del Servei d'Arqueologia de la Generalitat, es va procedir al desmuntatge de les estructures documentades, i posteriorment, amb l'ampliació del talús, es va poder constatar la prolongació dels murs UE 108 i 113 que van permetre finalment fixar l'ordenació del conjunt en aquest punt.

<sup>3</sup> En aquest sentit, el mur UE 108 s'entrega al mur UE 113 per l'extrem més estret, de tal forma que crea un espai tancat en forma d'embut d'uns sis metres de longitud interior i que segurament es correspon amb un dels espais de càrrega i descàrrega dels vehicles.

metres d'ample i compta amb cinc escalons de 22 cm d'altura; està construïda en pedra i presenta una fonamentació de formigó d'uns 8 cm de potència (UE 110). Aquests dos nivells estaven asfaltats (UE 101 el superior<sup>4</sup> i UE 103 l'inferior), encara que amb una capa molt prima, de només quatre cm de grossor; presenten nombroses irregularitats i ruptures, amb abundants reparacions, segurament com a conseqüència que aquest asfalt no s'assenta sobre el terreny natural, sinó sobre estrats de reompliment (UE 102 i 121) que no tindrien la suficient fermesa i solidesa com per a suportar el pes dels vehicles de càrrega (**Fotografies 41-55**).

Tenim un segon grup d'estructures que s'ubiquen al costat de les primeres i segurament estan relacionades. Primer, una paret (UE 115, amb fonamentació UE 122) construïda amb maons units amb ciment i arrebossat de morter en ambdues cares. Comença on acaba el mur UE 113 i es prolonga en la mateixa direcció que aquell (NE-SO). Té 2'60 m de llarg, 0'16 m d'ample i una potència de 0'75 m. Una altra paret de maons (UE 117, fonamentació UE 123) —amb les mateixes característiques constructives que la UE 115— té 10'90 metres de longitud (encara que el tram central s'havia perdut o bé estava a una cota inferior) i s'orienta en angle de 90° (direcció NO-SE) respecte de l'anterior (UE 115). Per últim, es va documentar una fonamentació de ciment pòrtland (UE 135) d'altre paret de maons però desapareguda, encara que tindria les mateixes propietats que les UE 115 i 117. S'orienta paral·lelament a la paret UE 117, a 3'70 m de distància d'ella. L'espai delimitat entre les tres parets forma un àmbit amb una àrea rectangular (11'90 X 3'60 m) d'uns 40 m<sup>2</sup> conservats (fins al mur UE 133, comentat al següent paràgraf), amb un alçat total de 0'75 m, es troba pavimentat amb una capa de ciment d'uns 5 cm de potència (UE 118) i té un accés de 1'10 m d'ample, situat entre el final de la paret UE 115 i el començament de la UE 135 (**Fotografies 56-60**).

---

<sup>4</sup> Aquest nivell d'asfalt estava destruït quasi totalment en l'àrea de l'excavació del col·lector i feia impossible la seva delimitació en planta; únicament es va poder documentar amb precisió en la secció del tall que va generar l'extracció de terres de la giratòria (**Fotografies 49 i 63**).

Finalment, un tercer conjunt d'estructures, està format per cinc bigues de ferro revestides de formigó (trencades, amb pèrdua de l'alçat) que formarien part del sosteniment d'una coberta aèria ja perduda i que probablement estaria feta d'uralita, tenint en compte la gran quantitat d'aquest material que es va trobar en el lloc<sup>5</sup>. Tres d'aquests daus de formigó (UE 125, 127 i 129) es disposaven alineats paral·lelament a 3'70 m de la paret UE 117, i a uns 5'5 metres de separació entre ells. Els altres dos daus (UE 131 i 137) també estan alineats, el primer davant de la UE 125 i el segon en l'extrem de la paret UE 117, davant de la UE 129 (no es va documentar el que estaria davant de la UE 127). Les cinc UE formarien, doncs, un espai, amb un cobert d'uralita, d'uns 40m<sup>2</sup> dividit en dos àmbits de sis metres d'ample i 3'7 metres de longitud interior cadascun, i s'ubica just al costat de l'espai (també d'uns 40m<sup>2</sup>) constituït per les UE 115, 117 i 135. Aquestes estructures estan tallades pel mur de contenció (UE 133) de terres del desnivell existent entre la zona de la intervenció i el nivell actual de vies de RENFE, uns set metres més baix. Construït amb pedres irregulars, té 1'20 metres d'amplària<sup>6</sup> (**Fotografies 61-64**).

Finalment, també volem mencionar la documentació d'un tram de claveguera (UE 120), ubicada a l'extrem SO del mur UE 106, fora de servei (probablement contemporània), obrada amb maons units amb morter de calç, excepte els de la coberta que estan units amb ciment. Es van destapar només 2'60 m de longitud atès que no es requeria més per al pas del col·lector. Té 0'40 m d'amplària i una potència documentada de 0'70 m, amb una cota superior de 19'40 m i estava orientada en sentit NE-SO (**Fotografies 65 i 66**).

Totes les estructures van ser eliminades després d'haver estat degudament topografiades —amb el propòsit de completar la planta de tot el conjunt—, i

---

<sup>5</sup> Aquestes restes van ser retirades per personal d'una empresa especialitzada abans de començar els treballs en el sector (**Fotografia 74**).

<sup>6</sup> Aquest mur es perllonga al llarg del recorregut de tot el col·lector i més enllà, és a dir, supera el quilòmetre de longitud.

després de l'entrega de l'Informe d'Afectació<sup>7</sup> i el vistiplau del Servei d'Arqueologia de la Generalitat de Catalunya (**Fotografies 67-73**).

---

<sup>7</sup> ESPEJO BLANCO, José M. (2012): *Informe de afectación de estructuras arqueológicas: obra en la calle de Josep Soldevila (tramo entre las calles del Pont de Sant Martí y de Bonaventura Gispert). Proyecto constructivo del colector. Sant Andreu – Barcelona.* (Codi ICUB: 008/12) Servei d'Arqueologia i Paleontologia de la Generalitat de Catalunya, Barcelona. Informe inèdit



## 8. CONCLUSIONS

Tot i les expectatives que aquesta intervenció havia despertat *a priori* —tenint en compte les troballes que s'estaven succeint en les properes obres de l'estació i corredor ferroviari de l'AVE— els resultats no les han validat en absolut. No obstant això, una única raó justifica per si sola l'absència de resultats positius, i s'explica a partir de l'existència de la plataforma de l'antiga estació de mercaderies de RENFE, de la que ja hem comentat que durant els treballs de les obres del col·lector es van trobar i van retirar les vies (inclosos alguns canvis de vies) i alguns blocs de formigó de les andanes, que s'havien conservat *in situ*. Aquesta estació havia estat construïda entre els anys 1918-1922 i abandonada en els anys 90. El terreny geològic apareixia just per sota del llit de graves on s'assenten les vies, entre les Fases 3A, 3B, 3C, 4A, 4B, 5, 6 i 7 (pk. 0+100/0+600 aproximadament), o el que és el mateix, apareixen al llarg de tot el tram del col·lector que transcorre paral·lelament a l'actual traçat de les vies. Això vol dir que quan es va construir l'estació de mercaderies es va efectuar un rebaix general del terreny fins a l'estrat geològic, precisament per a acomodar les vies sobre un sòl prou ferm com per a suportar el trànsit dels combois de trens. Qualsevol resta arqueològica que pogués existir a la zona va ser sens dubte destruïda en aquells moments, i en tot cas només es podrien haver conservat en els nivells geològics, els retalls antics que foren prou profunds com per haver escapat a la destrucció total quan es va construir l'estació. En qualsevol cas, durant el seguiment arqueològic no s'ha detectat cap tipus d'estructura arqueològica negativa.

Algunes afectacions menors en el substrat geològic eren les produïdes per canalitzacions antigues d'aigua, gas, electricitat, etc., però hem de reconèixer que la seva incidència sobre possibles restes arqueològiques conservades hauria estat molt limitada.

D'altra banda, tampoc s'ha verificat la presència del Rec Comtal en cap dels dos extrems de l'obra, que eren els punts susceptibles de la seva aparició. En l'extrem d'inici, sembla prou clar que el Rec passaria pel carrer anomenat Pont de Sant Martí, topònim que està expressant l'existència d'un pont que només es justifica pel pas del Rec per aquell lloc. De fet, l'obra del col·lector comença en aquest carrer, entre els carrers de la Sagrera i Berenguer de Palou. Creiem, no obstant, que si el Rec no s'ha documentat es pot deure a dues causes, que no són excloents entre sí: o bé perquè el Rec —procedent del carrer Ciutat d'Elx— passés una mica més a l'oest del punt on s'inicia l'obra del col·lector (és a dir, que passés més a prop del carrer de la Sagrera), o bé perquè va ser trencat quan es va construir el col·lector anterior, amb el que connecta el nou. D'altra banda, ja hem comentat més amunt que en l'extrem final també s'havia localitzat un tram del Rec. El nou col·lector no arribava fins al punt on aquest havia estat documentat. No obstant això, en aquell extrem es van haver de realitzar alguns moviments de terra per a l'execució d'una rampa d'accés a l'obra, i durant aquesta tasca (realitzada amb màquina giratòria) es va retirar un paquet de terra de reompliment, molt solta i amb material contemporani. Aquesta terra no cobria cap tipus d'estructura, sinó que segurament va ser abocada allí en el transcurs d'alguna obra recent, i de fet és possible que vingués de les obres de la L9 del Metro que es realitzava just al costat, com succeïa en altres punts del col·lector. En qualsevol cas, aquest nivell de reompliment sembla que arribava fins al mateix estrat geològic, la qual cosa descarta la presència de qualsevol resta arqueològica.

Respecte de les estructures documentades, aquestes van aparèixer en l'única zona on podia succeir, és a dir, en les Fases 1 i 2 (pk. 0+000/0+100), en terrenys que no van quedar afectats en el seu moment per la construcció de l'estació de mercaderies ja mencionada. En aquest sentit, les hem interpretat com un moll de càrrega i descàrrega de mercaderies, amb les estructures que posen en relació els dos nivells distingits (UE 106, 108, 111 i 113) pavimentats amb asfalt (UE 101 i 103); al costat d'ells, un altre espai delimitat per parets de maons (UE 115, 117 i

135), que han conservat uns 0'75 metres de potència i uns 40 m<sup>2</sup> de superfície, amb sòl de ciment (UE 118) i sense que tinguem notícies del tipus de coberta que pogués posseir. Podria tractar-se d'algun tipus de magatzem; i finalment, també en contacte amb els altres dos, cinc suports de formigó amb bigues de ferro en el seu interior (UE 125, 127, 129, 131 i 137), que havien de servir pel manteniment d'una coberta de, segurament, uralita. També tenim uns 40 m<sup>2</sup> d'àrea conservada, i es tractaria de dos espais simètrics d'uns cinc metres d'ample i 3'60 metres de fons, potser a manera de cotxeres per a vehicles. El conjunt està datat en la seva integritat en època contemporània: construcció a finals del segle XIX o començaments del XX, i amortització en la dècada dels 60'-80' del XX. Les característiques dels murs (fonamentacions i potència) descarten la seva adscripció a cap tipus d'edificació fabril o de vivendes; així mateix, la pavimentació feta amb asfalt revela la seva ubicació en un espai exterior, i també la pavimentació de ciment de l'àmbit entre parets remet a un context no domèstic; i finalment, es troba molt a prop —a menys de 200 metres— de l'antiga estació de mercaderies de RENFE, per la qual cosa no podríem descartar totalment que guardi alguna relació amb ella, tenint en compte a més l'afinitat cronològica que existeix entre ambdues obres. Sense una excavació en extensió no és possible esplaïar-se en majors consideracions que les ja exposades.

Hem de dir, així mateix, que després de l'eliminació de les estructures documentades i la represa dels treballs d'excavació de la caixa del col·lector amb la giratòria, sota el nivell de reompliment contemporani (UE 121), i cobrint el geològic, va aparèixer un estrat (UE 138) entre els 18'22-17'10 m s.n.m. **(Fotografia 75)** de matriu argilosa, molt net, color que varia entre grisenc i marró fosc, i que va proporcionar algun fragment de ceràmica del segle XVII (blava catalana de la ditada), al costat d'alguna vidriada de difícil adscripció cronològica, tots ells fragments petits i molt rodats. No es troba associat a cap estructura arqueològica, i més aviat sembla un nivell vinculat a antics usos agrícoles, per la composició del sediment i l'evidència de bioturbacions i de matèria orgànica,

Memòria arqueològica de la intervenció efectuada al carrer de Josep Soldevila.  
Projecte constructiu del col·lector. Sant Andreu – Barcelona.



fonamentalment petites arrels que envaïen tot l'estrat. Només es va documentar en aquestes dues Fases (1 i 2) de la intervenció (pk. 0+000/0+100).

## 9. BIBLIOGRAFIA

- AA.VV. (1992): *Història de Barcelona* (Vols. 1-4). Dirigida per Jaume Sobrequés i Callicó, Enciclopèdia Catalana, Barcelona.
- AA.VV. (1995): *Historia de Barcelona desde su fundación al siglo XXI*. Edicions el Periódico de Catalunya. Barcelona.
- ALCUBIERRE, Daniel (2011): “LAV accesos a l'estació de la Sagrera”, *Anuari d'Arqueologia i Patrimoni de Barcelona 2011*, Institut de Cultura. MUHBA, Barcelona.
- ANTEQUERA, Francesc (2011): “LAV estructura de l'estació de la Sagrera”, *Anuari d'Arqueologia i Patrimoni de Barcelona 2011*, Institut de Cultura. MUHBA, Barcelona.
- ARROYO, Sergio (2011): “LAV sector de Sant Andreu”, *Anuari d'Arqueologia i Patrimoni de Barcelona 2010*, Institut de Cultura. MUHBA, Barcelona.
- BOSCH, Marc; MONGUILÓ, Estíbaliz (2010): “LAV Sagrera”, *Anuari d'Arqueologia i Patrimoni de Barcelona 2010*, Institut de Cultura. MUHBA, Barcelona.
- CARANDINI, A. (1997): *Historias en la Tierra. Manual de excavación arqueológica*. Ed. Crítica, Barcelona.
- CARBONELL BADIA, Carles (2006): *Intervenció arqueològica al carrer Ciutat d'Elx, núm. 12-16. Barcelona, El Barcelonès. (Codi ICUB: 017/06)*. Servei d'Arqueologia i Paleontologia de la Generalitat de Catalunya, Barcelona. Memòria inèdita.
- CARTA ARQUEOLÒGICA DE BARCELONA: <http://cartaarqueologica.bcn.cat>
- ESPEJO BLANCO, José M. (2010): *Informe de afectación de estructuras arqueológicas: obra en la calle de Josep Soldevila (tramo entre las calles del Pont de Sant Martí y de Bonaventura Gispert). Proyecto constructivo del colector. Sant Andreu – Barcelona (Codi ICUB: 008/12)*. Servei d'Arqueologia i Paleontologia de la Generalitat de Catalunya, Barcelona. Informe inèdit.
- HARRIS, E. C. (1990): *Principios de estratigrafía arqueológica*, Ed. Crítica, Barcelona.
- MARTÍN PASCUAL, Manel (1999): *El Rec Condal (1822-1879). La lluita per l'aigua a la Barcelona del segle XIX*. Fundació Salvador Vives i Casajuana, Barcelona.

MONGUILÓ CORTÉS, Estíbaliz (2009): *Informe d'Afectació de restes arqueològiques. Intervenció arqueològica a l'espai delimitat pels carrers d'Espronceda, ronda de Sant Martí, carrer de Josep Soldevila i passeig de la Verneda (Ave Sagrera). Línia d'Alta Velocitat Madrid – Barcelona – Frontera francesa, tram: Sagrera – Triangle Ferroviari (Codi ICUB: 085/08)*. Servei d'Arqueologia i Paleontologia de la Generalitat de Catalunya, Barcelona. Informe inèdit.

MONGUILÓ, Estíbaliz, BOSCH, Marc (2011): "LAV sector de la Sagrera", *Anuari d'Arqueologia i Patrimoni de Barcelona 2011*, Institut de Cultura. MUHBA, Barcelona.

TRÓCOLI, Isabel G.; SOSPEDRA, Rafel (Eds.) (1992): *Harris Matrix. Sistemes de registre en Arqueologia (2 vols.)*, P—agès Editors, Lleida.

## 10. FITXES DE LES UNITATS ESTRATIGRÀFIQUES

<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.			<b>UE : 100</b>
<b>Sector:</b> Fase 2	<b>Codi ICUB:</b> 008/12	<b>Cronologia:</b> Segle XX	
<b>DEFINICIÓ:</b>	Nivell superficial.		
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	Estrat superficial, de matriu argil-sorencia, color marró, consistència compacta; amb abundant runa i deixalles. Cota inicial: 21'40 m; cota final: 20'52 m s.n.m.		
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>			
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>
	<b>Rebleix a</b>		<b>Es reblert per</b>
	<b>Cobreix a</b>	102, 101	<b>Es cobert per</b>
	<b>Talla a</b>		<b>Tallat per</b>
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>
	<b>S'entrega a</b>		<b>Se li entrega</b>

<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.			<b>UE : 101</b>
<b>Sector:</b> Fase 2	<b>Codi ICUB:</b> 008/12	<b>Cronologia:</b> Segle XX	
<b>DEFINICIÓ:</b>	Paviment superior d'asfalt del moll de càrrega i descàrrega.		
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	Nivell d'asfalt, d'unos 4 cm de grossor. Estava destruït quasi totalment en l'àrea de l'excavació del col·lector i feia impossible la seva delimitació en planta; únicament es va poder documentar amb precisió en la secció del tall. Cota inicial: 20'52 m; cota final: 20'47 m s.n.m.		
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>			
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>
	<b>Rebleix a</b>		<b>Es reblert per</b>
	<b>Cobreix a</b>	102	<b>Es cobert per</b> 100
	<b>Talla a</b>		<b>Tallat per</b>
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>
	<b>S'entrega a</b>		<b>Se li entrega</b>

<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.		<b>UE : 102</b>		
<b>Sector:</b> Fase 2		<b>Codi ICUB:</b> 008/12	<b>Cronologia:</b> Segle XX	
<b>DEFINICIÓ:</b>	Amortització de les estructures arqueològiques.			
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	Estrat d'amortització, presenta una matriu argilo-sorrenca (encara que amb bolsadas), de color vermellós-marró, nivells de compactació variables, i conté abundant inclusió de runa i deixalles (plàstics, vidres, envasos, ferros, etc.). Cota inicial: 20'56 m; cota final: 19'34 m s.n.m.			
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>				
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>	
	<b>Rebleix a</b>		<b>Es reblert per</b>	
	<b>Cobreix a</b>	103, 106, 108, 111, 113, 115, 118, 125, 127, 129, 131	<b>Es cobert per</b>	100, 101
	<b>Talla a</b>		<b>Tallat per</b>	124, 126, 128, 130, 132
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>	
	<b>S'entrega a</b>		<b>Se li entrega</b>	

<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.		<b>UE : 103</b>		
<b>Sector:</b> Fase 2		<b>Codi ICUB:</b> 008/12	<b>Cronologia:</b> Segle XX	
<b>DEFINICIÓ:</b>	Paviment inferior d'asfalt del moll de càrrega i descàrrega.			
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	Nivell d'asfalt, d'unos 4 cm de grossor. Cota inicial: 19'34 m; cota final: 19'29 m s.n.m.			
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>				
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>	
	<b>Rebleix a</b>		<b>Es reblert per</b>	
	<b>Cobreix a</b>	121	<b>Es cobert per</b>	102
	<b>Talla a</b>		<b>Tallat per</b>	
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>	
	<b>S'entrega a</b>	105, 108, 110, 113, 115	<b>Se li entrega</b>	



<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.			<b>UE : 104</b>
<b>Sector:</b> Fase 2	<b>Codi ICUB:</b> 008/12	<b>Cronologia:</b> Segle XX	
<b>DEFINICIÓ:</b>	Rasa de la cimentació UE 105.		
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	Rasa de cimentació del mur UE 106. Cota inicial: 19'38 m; cota final: 18'96 m s.n.m.		
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>			
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>
	<b>Rebleix a</b>		<b>Es reblert per</b> 105
	<b>Cobreix a</b>		<b>Es cobert per</b>
	<b>Talla a</b>	121	<b>Tallat per</b>
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>
	<b>S'entrega a</b>		<b>Se li entrega</b>

<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.			<b>UE : 105</b>
<b>Sector:</b> Fase 2	<b>Codi ICUB:</b> 008/12	<b>Cronologia:</b> Segle XX	
<b>DEFINICIÓ:</b>	Cimentació del mur UE 106.		
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	Cimentació de formigó. Cota inicial: 19'38; cota final: 18'96 m s.n.m.		
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>			
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>
	<b>Rebleix a</b>	104	<b>Es reblert per</b>
	<b>Cobreix a</b>		<b>Es cobert per</b> 106
	<b>Talla a</b>		<b>Tallat per</b>
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>
	<b>S'entrega a</b>	121	<b>Se li entrega</b>

<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.		<b>UE : 106</b>		
<b>Sector:</b> Fase 2		<b>Codi ICUB:</b> 008/12	<b>Cronologia:</b> Segle XX	
<b>DEFINICIÓ:</b>	Mur de pedra i formigó.			
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	Mur construït amb una cara vista de pedres ben escairades (40 x 18 cm) unides amb morter de calç i part posterior amb un encofrat perdut de formigó. Es conserva una longitud total d'uns 21'30 metres, amb una direcció SO-NE, encara que un petit tram de 2'8 metres (l'extrem que encaixa amb l'escala) realitza un gir d'uns 45° en direcció N. Té 50 cm d'amplària i una potència total de 1'42 metres (1'00 m d'alçat i 0'42 m de fonamentació). El mur es troba trencat en el seu extrem SO. Cota superior de 20'40 m s.n.m.			
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>				
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>	
	<b>Rebleix a</b>		<b>Es reblert per</b>	
	<b>Cobreix a</b>	105	<b>Es cobert per</b>	102
	<b>Talla a</b>		<b>Tallat per</b>	
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>	
	<b>S'entrega a</b>		<b>Se li entrega</b>	111

<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.		<b>UE : 107</b>		
<b>Sector:</b> Fase 2		<b>Codi ICUB:</b> 008/12	<b>Cronologia:</b> Segle XX	
<b>DEFINICIÓ:</b>	Rasa de cimentació del mur UE 108.			
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	El retall de la rasa no està reomplert per una cimentació diferenciada de l'alçat. Cota inicial: 19'34 m; cota final: 18'92 m s.n.m.			
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>				
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>	
	<b>Rebleix a</b>		<b>Es reblert per</b>	108
	<b>Cobreix a</b>		<b>Es cobert per</b>	
	<b>Talla a</b>	121	<b>Tallat per</b>	
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>	
	<b>S'entrega a</b>		<b>Se li entrega</b>	

<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.		<b>UE : 108</b>	
<b>Sector:</b> Fase 2		<b>Codi ICUB:</b> 008/12	<b>Cronologia:</b> Segle XX
<b>DEFINICIÓ:</b>	Mur de pedra i formigó.		
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	Mur alineat amb UE 106 i separat d'aquell per l'escala UE 111. Està construït amb la mateixa tècnica (pedra escairada i encofrat perdut de formigó). S'ha documentat una amplària de 0'70 metres, i una longitud de 7'42 metres (una orientació N-S en un tram de 4'68 metres, per a girar en angle de 90° en direcció est en un tram de 2'8 metres i entregar-se al mur UE 113). La potència total és de 1'56 metres. En aquest cas la fonamentació també té una potència de 0'40 metres, la mateixa que el mur UE 106, i està formada pel mateix tipus de pedra que l'alçat, encara que amb una col·locació més tosca. Les pedres emprades en la seva construcció són una mica més grans i menys regulars en la seva grandària que en el mur UE 106. Cota superior: 20'50 m; cota final: 18'94 m s.n.m.		
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>			
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>
	<b>Rebleix a</b>		<b>Es reblert per</b>
	<b>Cobreix a</b>		<b>Es cobert per</b> 102
	<b>Talla a</b>		<b>Tallat per</b>
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>
	<b>S'entrega a</b> 113		<b>Se li entrega</b> 103, 111

<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.		<b>UE : 109</b>	
<b>Sector:</b> Fase 2		<b>Codi ICUB:</b> 008/12	<b>Cronologia:</b> Segle XX
<b>DEFINICIÓ:</b>	Rasa de cimentació i escala.		
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	Rasa de la cimentació UE 110 y de l'escala UE 111. Cota inicial: 20'45 m; cota final: 19'25 m s.n.m.		
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>			
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>
	<b>Rebleix a</b>		<b>Es reblert per</b> 110
	<b>Cobreix a</b>		<b>Es cobert per</b>
	<b>Talla a</b> 121		<b>Tallat per</b>
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>
	<b>S'entrega a</b>		<b>Se li entrega</b>

<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.			<b>UE : 110</b>	
<b>Sector:</b> Fase 2		<b>Codi ICUB:</b> 008/12		<b>Cronologia:</b> Segle XX
<b>DEFINICIÓ:</b>	Cimentació de l'escala UE 111.			
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	Cimentació de formigó. Cota inicial: 19'34 m; cota final: 19'25 m s.n.m.			
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>				
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>	
	<b>Rebleix a</b>	109	<b>Es reblert per</b>	
	<b>Cobreix a</b>		<b>Es cobert per</b>	111
	<b>Talla a</b>		<b>Tallat per</b>	
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>	
	<b>S'entrega a</b>		<b>Se li entrega</b>	

<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.			<b>UE : 111</b>	
<b>Sector:</b> Fase 2		<b>Codi ICUB:</b> 008/12		<b>Cronologia:</b> Segle XX
<b>DEFINICIÓ:</b>	Escala obrada en pedra.			
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	Es troba ubicada entre els murs UE 106 i 108. Té 0'68 metres d'ample i salva un desnivell de 1'12 metres amb cinc escalons de 22 cm d'altura. Construïda en pedra, amb una fonamentació de formigó d'uns 8 cm de potència. Cota superior: 20'45 m; cota final: 19'36 m s.n.m.			
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>				
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>	
	<b>Rebleix a</b>		<b>Es reblert per</b>	
	<b>Cobreix a</b>	110	<b>Es cobert per</b>	102
	<b>Talla a</b>		<b>Tallat per</b>	
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>	
	<b>S'entrega a</b>	106, 108	<b>Se li entrega</b>	

<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.		<b>UE : 112</b>	
<b>Sector:</b> Fase 2		<b>Codi ICUB:</b> 008/12	<b>Cronologia:</b> Segle XX
<b>DEFINICIÓ:</b>	Rasa de cimentació del mur UE 113.		
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	El retall de la rasa no està reomplert per una cimentació diferenciada de l'alçat. Cota inicial: 20'50 m; cota inferior: 18'94 m s.n.m.		
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>			
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>
	<b>Rebleix a</b>		<b>Es reblert per</b> 113
	<b>Cobreix a</b>		<b>Es cobert per</b>
	<b>Talla a</b>	121	<b>Tallat per</b>
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>
	<b>S'entrega a</b>		<b>Se li entrega</b>

<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.		<b>UE : 113</b>	
<b>Sector:</b> Fase 2		<b>Codi ICUB:</b> 008/12	<b>Cronologia:</b> Segle XX
<b>DEFINICIÓ:</b>	Mur de pedra i fotmigó.		
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	Obrat amb la mateixa tipologia constructiva que el mur UE 108, encara que té un grossor una mica major, de 0'96 metres. Se situa davant del mur UE 108, a uns 4'80 metres de distància, però no totalment paral·lel a ell, sinó que es troba lleugerament desviat i les seves trajectòries són convergents: 4'10 m de màxima separació i 2'90 el més pròxim. Presenta una lleugera orientació NE-SO. El mur UE 108 s'entrega a ell per l'extrem més estret, de tal forma que creen un espai tancat en forma d'embut d'uns sis metres de longitud interior i que segurament es correspon amb un dels espais de càrrega i descàrrega dels vehicles. La potència total és de 1'56 metres, però bona part del tram documentat té trencats els 40 cm superiors. La fonamentació també té una potència de 0'40 metres i està formada pel mateix tipus de pedra que l'alçat. Conserva un total de 12'80 metres de longitud, trobant-se trencat només en el seu extrem nord ja que per l'altra punta el final és el dissenyat en origen. Cota superior: 20'50 m; cota inferior: 18'94 m s.n.m.		
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>			
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>
	<b>Rebleix a</b>	112	<b>Es reblert per</b>
	<b>Cobreix a</b>		<b>Es cobert per</b> 102
	<b>Talla a</b>		<b>Tallat per</b>
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>
	<b>S'entrega a</b>		<b>Se li entrega</b> 103, 108, 125, 131

<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.		<b>UE : 114</b>	
<b>Sector:</b> Fase 2		<b>Codi ICUB:</b> 008/12	<b>Cronologia:</b> Segle XX
<b>DEFINICIÓ:</b>	Rasa de cimentació.		
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	Retall per a la rasa de la paret de maons UE 115. Cota inicial: 19'25 m; cota final: 19'20 m s.n.m.		
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>			
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>
	<b>Rebleix a</b>		<b>Es reblert per</b> 122
	<b>Cobreix a</b>		<b>Es cobert per</b>
	<b>Talla a</b>	121	<b>Tallat per</b>
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>
	<b>S'entrega a</b>		<b>Se li entrega</b>

<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.		<b>UE : 115</b>	
<b>Sector:</b> Fase 2		<b>Codi ICUB:</b> 008/12	<b>Cronologia:</b> Segle XX
<b>DEFINICIÓ:</b>	Paret de magatzem.		
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	Paret obrada amb maons units amb ciment i arrebossat de morter en ambdues cares. Comença on acaba el mur UE 113 i es prolonga en la mateixa direcció que aquell (NE-SO). Té 2' 50 m de llarg, 0'16 m d'ample i una potència de 0'70 m. S'articula estructuralment amb la paret UE 117 i el suport UE 131. L'espai delimitat entre ambdues parets forma un àmbit amb una àrea rectangular d'uns 40m <sup>2</sup> conservats (fins al mur UE 133), es troba pavimentat amb una capa de ciment i té un accés de 1'10 m d'ample. Cota inicial: 20'00 m; cota final: 19'25 m s.n.m.		
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>			
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>
	<b>Rebleix a</b>		<b>Es reblert per</b>
	<b>Cobreix a</b>	122	<b>Es cobert per</b> 102
	<b>Talla a</b>		<b>Tallat per</b>
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>
	<b>S'entrega a</b>	131	<b>Se li entrega</b> 118

<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.			<b>UE : 116</b>	
<b>Sector:</b> Fase 2		<b>Codi ICUB:</b> 008/12	<b>Cronologia:</b> Segle XX	
<b>DEFINICIÓ:</b>	Rasa de cimentació.			
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	Retall per a la rasa de la paret de maons UE 117. Cota inicial: 19'25 m; cota final: 19'20 m s.n.m.			
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>				
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>	
	<b>Rebleix a</b>		<b>Es reblert per</b>	123
	<b>Cobreix a</b>		<b>Es cobert per</b>	
	<b>Talla a</b>	121	<b>Tallat per</b>	
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>	
	<b>S'entrega a</b>		<b>Se li entrega</b>	

<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.			<b>UE : 117</b>	
<b>Sector:</b> Fase 2		<b>Codi ICUB:</b> 008/12	<b>Cronologia:</b> Segle XX	
<b>DEFINICIÓ:</b>	Paret de magatzem.			
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	Paret de maons amb les mateixes característiques constructives que la UE 115. Té 10'90 metres de longitud (encara que no es va arribar a destapar en la seva totalitat), s'orienta en angle de 90° (direcció NO-SE) respecte de l'anterior (UE 115) i s'entrega al dau de formigó UE 137. L'espai delimitat entre ambdues parets forma un àmbit amb una àrea rectangular d'uns 40m <sup>2</sup> conservats (fins al mur UE 133), es troba pavimentat amb una capa de ciment i té un accés de 1'10 m d'ample. Cota inicial: 20'00 m; cota final: 19'25 m s.n.m.			
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>				
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>	
	<b>Rebleix a</b>		<b>Es reblert per</b>	
	<b>Cobreix a</b>	123	<b>Es cobert per</b>	102
	<b>Talla a</b>		<b>Tallat per</b>	132
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>	
	<b>S'entrega a</b>	131, 137	<b>Se li entrega</b>	118

<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.		<b>UE : 118</b>		
<b>Sector:</b> Fase 2		<b>Codi ICUB:</b> 008/12	<b>Cronologia:</b> Segle XX	
<b>DEFINICIÓ:</b>	Pavimentació.			
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	Pavimentació de ciment pòrtland de l'espai delimitat per les UE 115, 117 i 133. En total s'estén per una àrea de 40 m <sup>2</sup> , encara que no s'ha buidat en la seva totalitat. Falta la paret paral·lela a la UE 117, de la que queda únicament la fonamentació de ciment en el sòl (UE 135). Cota inicial: 18'30 m; cota final: 18'26 m s.n.m.			
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>				
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>	
	<b>Rebleix a</b>		<b>Es reblert per</b>	
	<b>Cobreix a</b>	121	<b>Es cobert per</b>	102
	<b>Talla a</b>		<b>Tallat per</b>	
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>	
	<b>S'entrega a</b>	115, 117, 131	<b>Se li entrega</b>	

<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.		<b>UE : 119</b>		
<b>Sector:</b> Fase 2		<b>Codi ICUB:</b> 008/12	<b>Cronologia:</b> Segle XIX-XX	
<b>DEFINICIÓ:</b>	Rasa de claveguera.			
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	Retall per a la rasa de claveguera. Mesura 0'40 m d'ample i 0'70 m de potència. Cota inicial: 19'40 m; cota final: 18'70 m s.n.m.			
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>				
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>	
	<b>Rebleix a</b>		<b>Es reblert per</b>	120
	<b>Cobreix a</b>		<b>Es cobert per</b>	
	<b>Talla a</b>	121	<b>Tallat per</b>	
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>	
	<b>S'entrega a</b>		<b>Se li entrega</b>	



<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.		<b>UE : 120</b>	
<b>Sector:</b> Fase 2		<b>Codi ICUB:</b> 008/12	<b>Cronologia:</b> Segle XIX-XX
<b>DEFINICIÓ:</b>	Claveguera.		
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	Tram de claveguera fora de servei obrada amb maons, i morter de calç, excepte els de la coberta que estan units amb ciment. Es van destapar 2'60 m de longitud. Té 0'40 m d'amplària i una potència total de 0'70 m. Cota inicial: 19'40 m; cota final: 18'70 m s.n.m.		
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>			
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>
	<b>Rebleix a</b>	119	<b>Es reblert per</b>
	<b>Cobreix a</b>		<b>Es cobert per</b>
	<b>Talla a</b>		<b>Tallat per</b>
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>
	<b>S'entrega a</b>		<b>Se li entrega</b>

<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.		<b>UE : 121</b>	
<b>Sector:</b> Fase 2		<b>Codi ICUB:</b> 008/12	<b>Cronologia:</b> Segle XIX-XX
<b>DEFINICIÓ:</b>	Estrat d'aportació antròpica.		
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	Estrat retallat per les estructures arqueològiques. Presenta una matriu argilo-sorrenca (encara que amb nombroses bossades), de color marró però amb els canvis de color que acompanya a les bossades. Presenta runa de cronologia contemporània. Cota inicial: 19'28; cota final: 18'22.		
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>			
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>
	<b>Rebleix a</b>		<b>Es reblert per</b>
	<b>Cobreix a</b>		<b>Es cobert per</b>
	<b>Talla a</b>		<b>Tallat per</b>
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>
	<b>S'entrega a</b>		<b>Se li entrega</b>

<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.			<b>UE : 122</b>		
<b>Sector:</b> Fase 2		<b>Codi ICUB:</b> 008/12		<b>Cronologia:</b> Segle XX	
<b>DEFINICIÓ:</b>	Cimentació de la paret UE 115.				
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	Cimentació de ciment pòrtland de la paret de maons UE 115. Cota inicial: 19'25; cota final: 19'20.				
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>					
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>		
	<b>Rebleix a</b>	114	<b>Es reblert per</b>		
	<b>Cobreix a</b>		<b>Es cobert per</b>	115, 102	
	<b>Talla a</b>		<b>Tallat per</b>		
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>		
	<b>S'entrega a</b>	131	<b>Se li entrega</b>		

<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.			<b>UE : 123</b>		
<b>Sector:</b> Fase 2		<b>Codi ICUB:</b> 008/12		<b>Cronologia:</b> Segle XX	
<b>DEFINICIÓ:</b>	Cimentació de la paret UE 117.				
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	Cimentació de ciment pòrtland de la paret de maons UE 117. Cota inicial: 19'25; cota final: 19'20.				
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>					
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>		
	<b>Rebleix a</b>	116	<b>Es reblert per</b>		
	<b>Cobreix a</b>		<b>Es cobert per</b>	117	
	<b>Talla a</b>		<b>Tallat per</b>		
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>		
	<b>S'entrega a</b>	131	<b>Se li entrega</b>		

<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.		<b>UE : 124</b>	
<b>Sector:</b> Fase 2		<b>Codi ICUB:</b> 008/12	<b>Cronologia:</b> Segle XX
<b>DEFINICIÓ:</b>	Retall de cimentació.		
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	Retall per a un dau de formigó que recobreix una biga de ferro (UE 125). Dimensions de 0'7 x 0'4 m. Cota superior: 20'44 m s.n.m.		
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>			
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>
	<b>Rebleix a</b>		<b>Es reblert per</b> 125
	<b>Cobreix a</b>		<b>Es cobert per</b>
	<b>Talla a</b>	121	<b>Tallat per</b>
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>
	<b>S'entrega a</b>		<b>Se li entrega</b>

<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.		<b>UE : 125</b>	
<b>Sector:</b> Fase 2		<b>Codi ICUB:</b> 008/12	<b>Cronologia:</b> Segle XX
<b>DEFINICIÓ:</b>	Biga de sosteniment d'un cobert.		
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	Biga de ferro revestida de formigó (trencada, amb pèrdua de l'alçat) que forma part d'una estructura que suportaria un cobert ja perdut. Aquest dau de formigó es troba alineat amb altres dos: UE 127 i 129 (i davant del dau UE 125), i es disposen paral·lelament a 3'70 m de la paret UE 117. Dimensions de 0'7 x 0'4 m. Cota superior: 20'44 m s.n.m.		
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>			
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>
	<b>Rebleix a</b>	124	<b>Es reblert per</b>
	<b>Cobreix a</b>		<b>Es cobert per</b> 102
	<b>Talla a</b>		<b>Tallat per</b>
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>
	<b>S'entrega a</b>		<b>Se li entrega</b>

<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.		<b>UE : 126</b>	
<b>Sector:</b> Fase 2		<b>Codi ICUB:</b> 008/12	<b>Cronologia:</b> Segle XX
<b>DEFINICIÓ:</b>	Retall de cimentació.		
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	Retall per a un dau de formigó que recobreix una biga de ferro (UE 127). Dimensions de 0'14 x 0'14 m. Cota superior: 20'00 m s.n.m.		
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>			
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>
	<b>Rebleix a</b>		<b>Es reblert per</b> 127
	<b>Cobreix a</b>		<b>Es cobert per</b>
	<b>Talla a</b>	121	<b>Tallat per</b>
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>
	<b>S'entrega a</b>		<b>Se li entrega</b>

<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.		<b>UE : 127</b>	
<b>Sector:</b> Fase 2		<b>Codi ICUB:</b> 008/12	<b>Cronologia:</b> Segle XX
<b>DEFINICIÓ:</b>	Viga de sostenimiento de cubierta.		
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	Biga de ferro revestida de formigó (trencada, amb pèrdua de l'alçat) que forma part d'una estructura que suportaria un cobert ja perdut. Aquest dau de formigó es troba alineat amb altres dos: UE 125 i 129, i es disposen paral·lelament a 3'70 m de la paret UE 117. Dimensions de 0'14 x 0'14 m. Cota superior: 20'00m s.n.m.		
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>			
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>
	<b>Rebleix a</b>	126	<b>Es reblert per</b>
	<b>Cobreix a</b>		<b>Es cobert per</b> 102
	<b>Talla a</b>		<b>Tallat per</b>
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>
	<b>S'entrega a</b>		<b>Se li entrega</b>

<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.			<b>UE : 128</b>	
<b>Sector:</b> Fase 2		<b>Codi ICUB:</b> 008/12	<b>Cronologia:</b> Segle XX	
<b>DEFINICIÓ:</b>	Retall de cimentació.			
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	Retall per a un dau de formigó que recobreix una biga de ferro (UE 129). Dimensions de 0'18 x 0'10 m. Cota superior: 20'50 m s.n.m.			
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>				
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>	
	<b>Rebleix a</b>		<b>Es reblert per</b>	129
	<b>Cobreix a</b>		<b>Es cobert per</b>	
	<b>Talla a</b>	121	<b>Tallat per</b>	
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>	
	<b>S'entrega a</b>		<b>Se li entrega</b>	

<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.			<b>UE : 129</b>	
<b>Sector:</b> Fase 2		<b>Codi ICUB:</b> 008/12	<b>Cronologia:</b> Segle XX	
<b>DEFINICIÓ:</b>	Biga de sosteniment d'un cobert.			
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	Biga de ferro revestida de formigó (trencada, amb pèrdua de l'alçat) que forma part d'una estructura que suportaria un cobert ja perdut. Aquest dau de formigó es troba alineat amb altres dos: UE 125 i 127, i es disposen paral·lelament a 3'70 m de la paret UE 117. Dimensions de 0'18 x 0'10 m. Cota superior: 20'50m s.n.m.			
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>				
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>	
	<b>Rebleix a</b>	128	<b>Es reblert per</b>	
	<b>Cobreix a</b>		<b>Es cobert per</b>	102
	<b>Talla a</b>		<b>Tallat per</b>	
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>	
	<b>S'entrega a</b>		<b>Se li entrega</b>	117

<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.		<b>UE : 130</b>	
<b>Sector:</b> Fase 2		<b>Codi ICUB:</b> 008/12	<b>Cronologia:</b> Segle XX
<b>DEFINICIÓ:</b>	Retall de cimentació.		
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	Retall per a un dau de formigó que recobreix una biga de ferro (UE 131). Dimensions de 0'25 x 0'25 m. Cota superior: 20'05 m s.n.m.		
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>			
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>
	<b>Rebleix a</b>		<b>Es reblert per</b> 131
	<b>Cobreix a</b>		<b>Es cobert per</b>
	<b>Talla a</b>	121	<b>Tallat per</b>
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>
	<b>S'entrega a</b>		<b>Se li entrega</b>

<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.		<b>UE : 131</b>	
<b>Sector:</b> Fase 2		<b>Codi ICUB:</b> 008/12	<b>Cronologia:</b> Segle XX
<b>DEFINICIÓ:</b>	Biga de sosteniment d'un cobert.		
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	Biga de ferro revestida de formigó (trencada, amb pèrdua de l'alçat) que forma part d'una estructura que suportaria un cobert ja perdut. Aquest dau de formigó es troba entre la unió de les parets UE 115 i 117, i davant del dau UE 125, a 3'70 m. Dimensions de 0'25 x 0'25 m. Cota superior: 20'05 m s.n.m.		
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>			
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>
	<b>Rebleix a</b>	130	<b>Es reblert per</b>
	<b>Cobreix a</b>		<b>Es cobert per</b> 102
	<b>Talla a</b>		<b>Tallat per</b>
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>
	<b>S'entrega a</b>		<b>Se li entrega</b> 115, 117

<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.		<b>UE : 132</b>	
<b>Sector:</b> Fase 2		<b>Codi ICUB:</b> 008/12	<b>Cronologia:</b> Segle XX
<b>DEFINICIÓ:</b>	Rasa de cimentació.		
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	Rasa de fonamentació del mur de contenció de terres del desnivell existent entre aquesta zona de la intervenció (rasant del carrer) i el nivell de vies actual de RENFE.		
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>			
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>
	<b>Rebleix a</b>		<b>Es reblert per</b> 133
	<b>Cobreix a</b>		<b>Es cobert per</b>
	<b>Talla a</b>		<b>Tallat per</b>
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>
	<b>S'entrega a</b>		<b>Se li entrega</b>

<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.		<b>UE : 133</b>	
<b>Sector:</b> Fase 2		<b>Codi ICUB:</b> 008/12	<b>Cronologia:</b> Segle XX
<b>DEFINICIÓ:</b>	Mur de pedra.		
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	Mur de contenció de terres del desnivell existent entre aquesta la zona de la intervenció (rasant del carrer) i el nivell de vies actual de RENFE. Construït amb pedres irregulars i ciment, té 1'20 metres de grossor. És l'única UE afectada només parcialment perquè la seva longitud és més gran que la part trencada l'obra del col·lector. Cota superior: 21'00 m s.n.m.		
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>			
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>
	<b>Rebleix a</b>	132	<b>Es reblert per</b>
	<b>Cobreix a</b>		<b>Es cobert per</b>
	<b>Talla a</b>		<b>Tallat per</b>
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b> 100, 102, 121
	<b>S'entrega a</b>		<b>Se li entrega</b>

<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.			<b>UE : 134</b>	
<b>Sector:</b> Fase 2		<b>Codi ICUB:</b> 008/12	<b>Cronologia:</b> Segle XX	
<b>DEFINICIÓ:</b>	Rasa de cimentació.			
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	Retall per a la rasa de paret UE 135. Cota inicial: 19'25 m; cota final: 19'20 m s.n.m.			
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>				
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>	
	<b>Rebleix a</b>		<b>Es reblert per</b>	135
	<b>Cobreix a</b>		<b>Es cobert per</b>	
	<b>Talla a</b>	121	<b>Tallat per</b>	
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>	
	<b>S'entrega a</b>		<b>Se li entrega</b>	

<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.			<b>UE : 135</b>	
<b>Sector:</b> Fase 2		<b>Codi ICUB:</b> 008/12	<b>Cronologia:</b> Segle XX	
<b>DEFINICIÓ:</b>	Cimentació de paret.			
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	Cimentació de ciment pòrtland d'una paret de maons desapareguda, encara que devia tenir les mateixes característiques que les UE 115 y 117. Està orientada paral·lelament a la paret UE 117, a 3'60 m de distància. Cota inicial: 19'25; cota final: 19'20.			
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>				
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>	
	<b>Rebleix a</b>	134	<b>Es reblert per</b>	
	<b>Cobreix a</b>		<b>Es cobert per</b>	102
	<b>Talla a</b>		<b>Tallat per</b>	
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>	
	<b>S'entrega a</b>		<b>Se li entrega</b>	



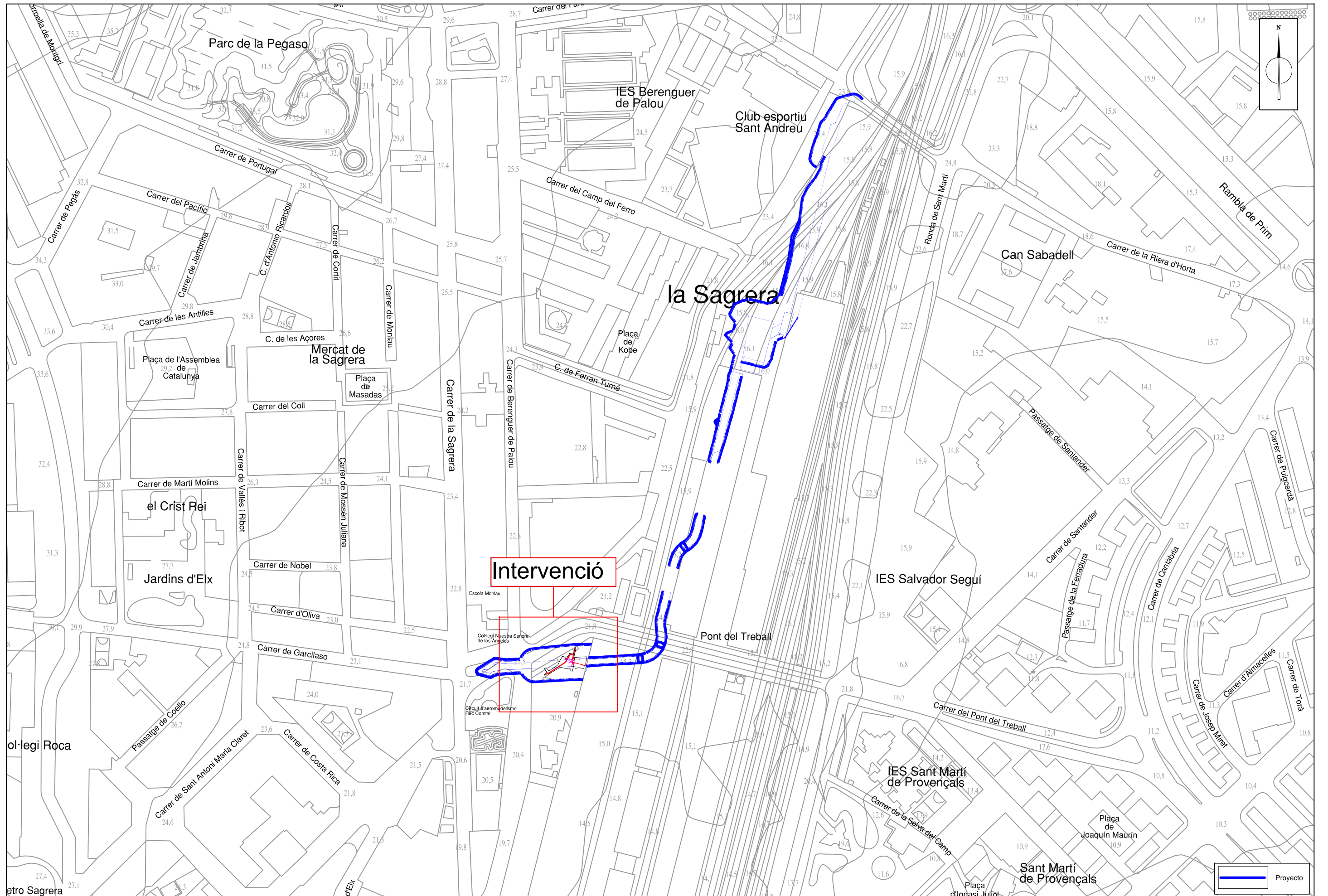
<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.		<b>UE : 136</b>	
<b>Sector:</b> Fase 2		<b>Codi ICUB:</b> 008/12	<b>Cronologia:</b> Segle XX
<b>DEFINICIÓ:</b>	Retall de cimentació.		
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	Retall per a un dau de formigó que recobreix una biga de ferro (UE 137). Dimensions 0'18 x 0'10 m. Cota superior: 20'40 m s.n.m.		
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>			
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>
	<b>Rebleix a</b>		<b>Es reblert per</b> 137
	<b>Cobreix a</b>		<b>Es cobert per</b>
	<b>Talla a</b>	121	<b>Tallat per</b>
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>
	<b>S'entrega a</b>		<b>Se li entrega</b>

<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.		<b>UE : 137</b>	
<b>Sector:</b> Fase 2		<b>Codi ICUB:</b> 008/12	<b>Cronologia:</b> Segle XX
<b>DEFINICIÓ:</b>	Biga de sosteniment d'un cobert.		
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	Biga de ferro revestida de formigó (trencada, amb pèrdua de l'alçat) que forma part d'una estructura que suportaria un cobert ja perdut. Aquest dau s'ubica davant del dau UE 129 a 3'70 m de distància, y està al final de la paret UE 117. Dimensions de 0'18 x 0'10 m. Cota superior: 20'40 m s.n.m.		
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>			
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>
	<b>Rebleix a</b>	136	<b>Es reblert per</b>
	<b>Cobreix a</b>		<b>Es cobert per</b> 121
	<b>Talla a</b>		<b>Tallat per</b>
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>
	<b>S'entrega a</b>		<b>Se li entrega</b> 117

<b>INTERVENCIÓ:</b> Carrer de Josep Soldevila (tram entre els carrers del Pont de Sant Martí i de Bonaventura Gispert). Projecte constructiu del col·lector.		<b>UE : 138</b>	
<b>Sector:</b> Fases 1 y 2		<b>Codi ICUB:</b> 008/12	<b>Cronologia:</b> Segles entre XVII-XIX
<b>DEFINICIÓ:</b>	Estrat.		
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	Situat per sota del nivell de reompliment contemporani (UE 121), i per sobre del geològic, entre els 18'22-17'10 m s.n.m. Presentava matriu argilosa, molt net, color que varia entre grisenc y marró fosc, i que va proporcionar algun fragment de ceràmica del segle XVII (blava catalana de la ditada), juntament a alguna vidrada de dubtosa adscripció cronològica, tots ells fragments petits i molt rodats. No es troba associat a cap estructura arqueològica, i més aviat sembla un nivell vinculat a antics usos agrícoles, per la composició del sediment i l'evidència de bioturbacions i de matèria orgànica, fonamentalment petites arrels que envaïen tot l'estrat.		
<b>MATERIAL DIRECTOR:</b>			
<b>SEQÜÈNCIA FÍSICA:</b>	<b>Igual a</b>		<b>Equivalent a</b>
	<b>Rebleix a</b>		<b>Es reblert per</b>
	<b>Cobreix a</b>		<b>Es cobert per</b> 121
	<b>Talla a</b>		<b>Tallat per</b>
	<b>Es recolza a</b>		<b>Se li recolza</b>
	<b>S'entrega a</b>		<b>Se li entrega</b>

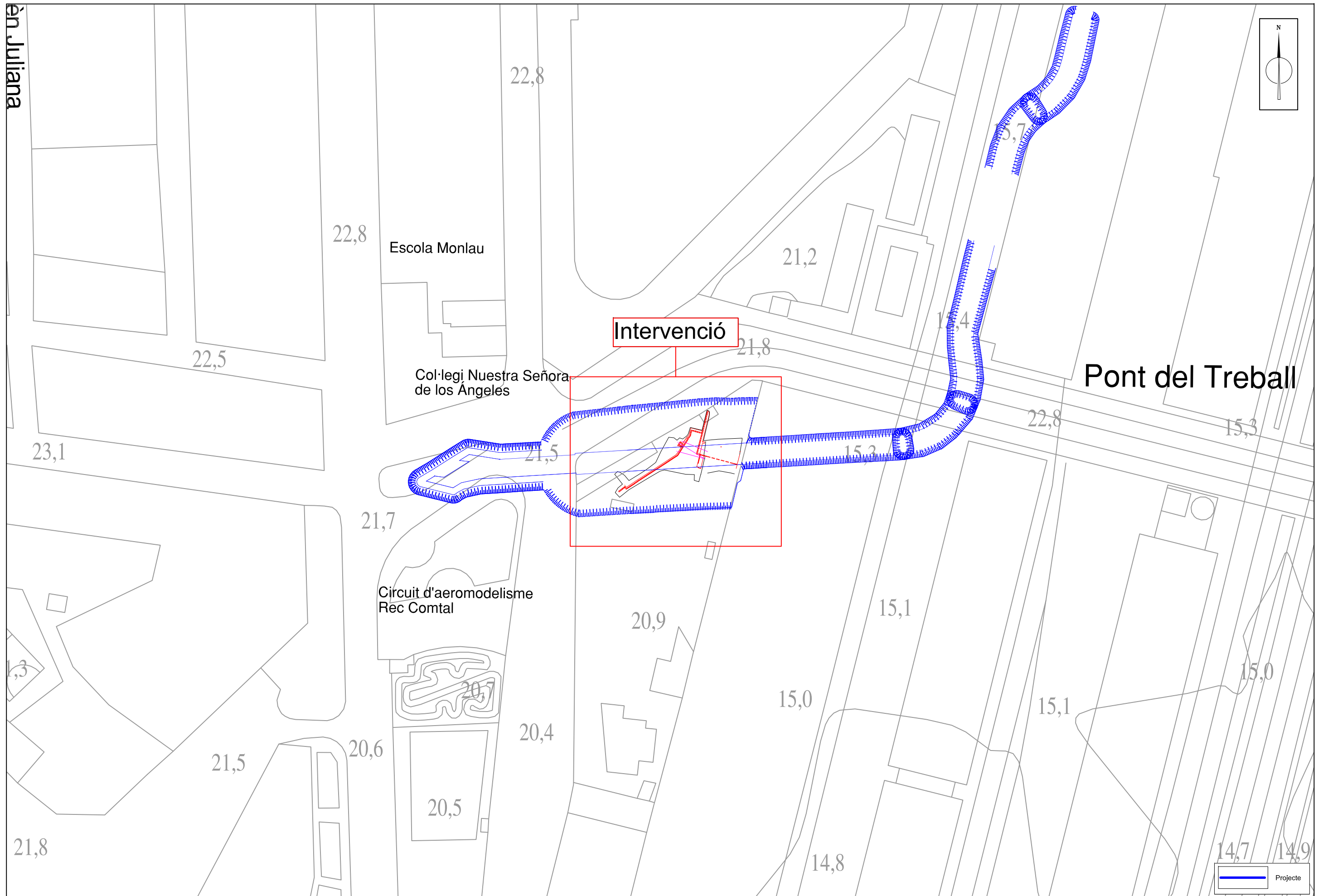
## **11. DOCUMENTACIÓ GRÀFICA**

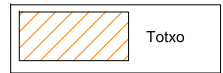
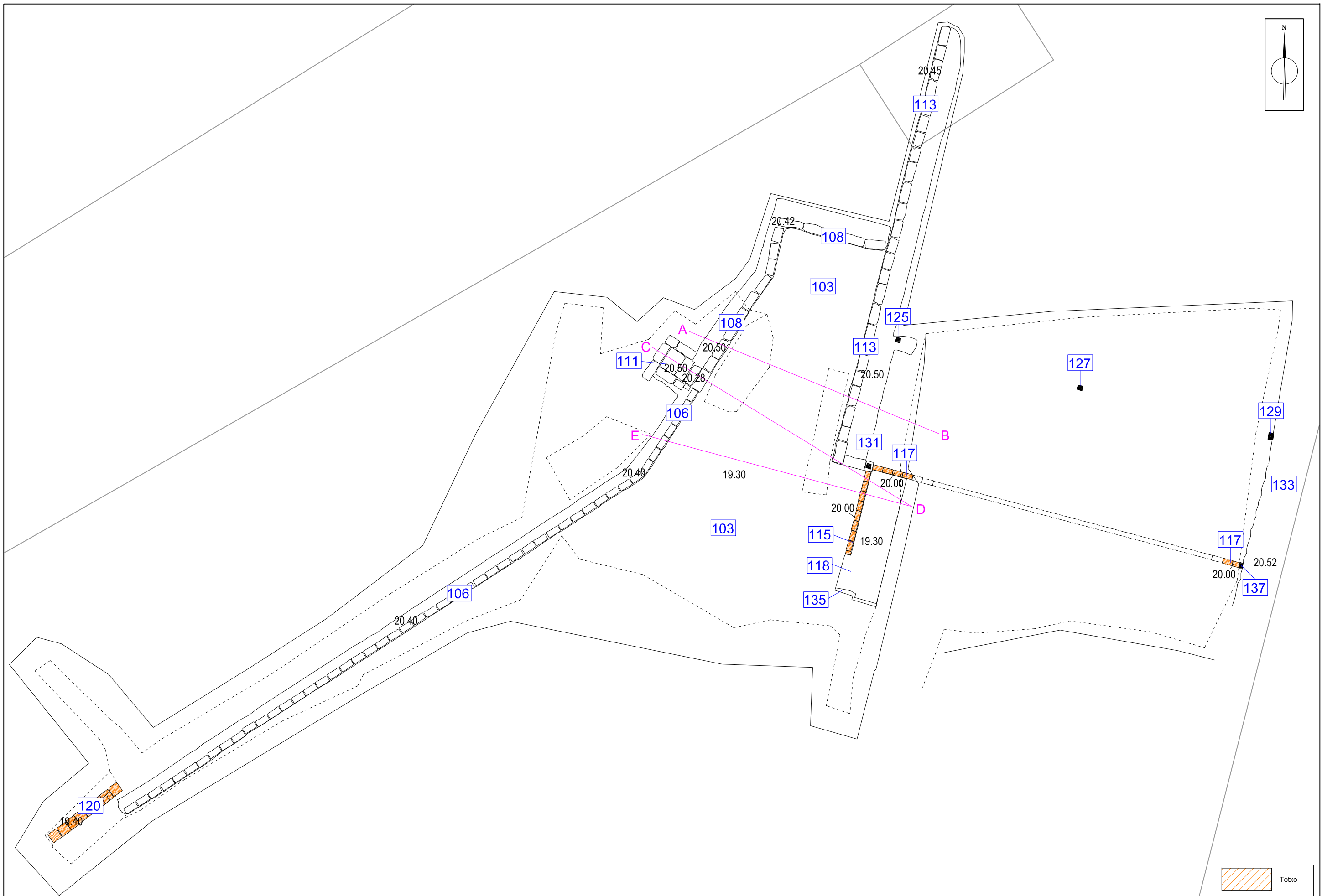
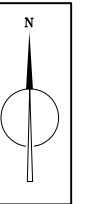
### **11.1. Documentació Planimètrica**



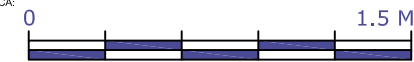
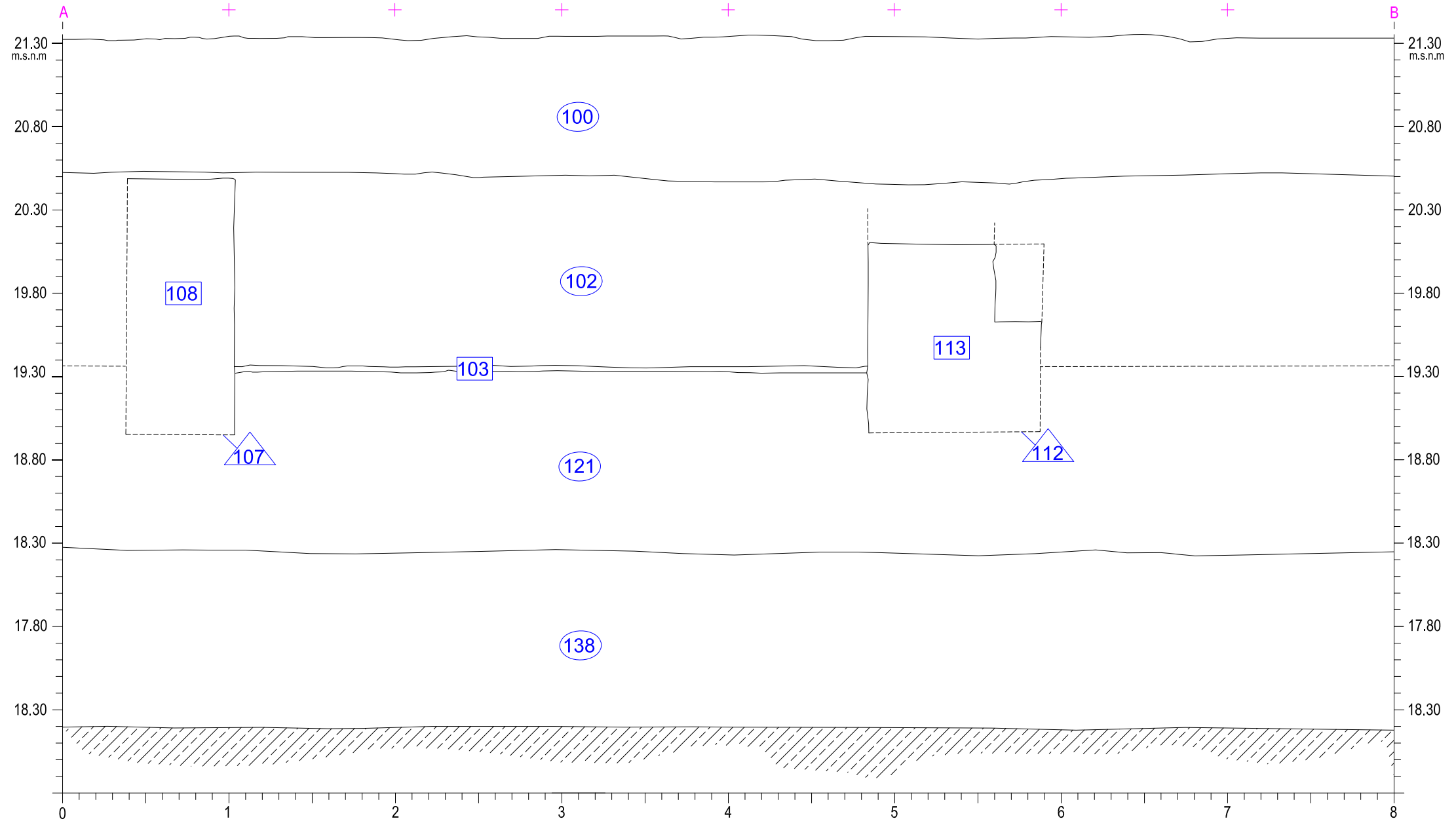
**Intervenció**

— Proyecto



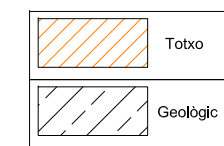
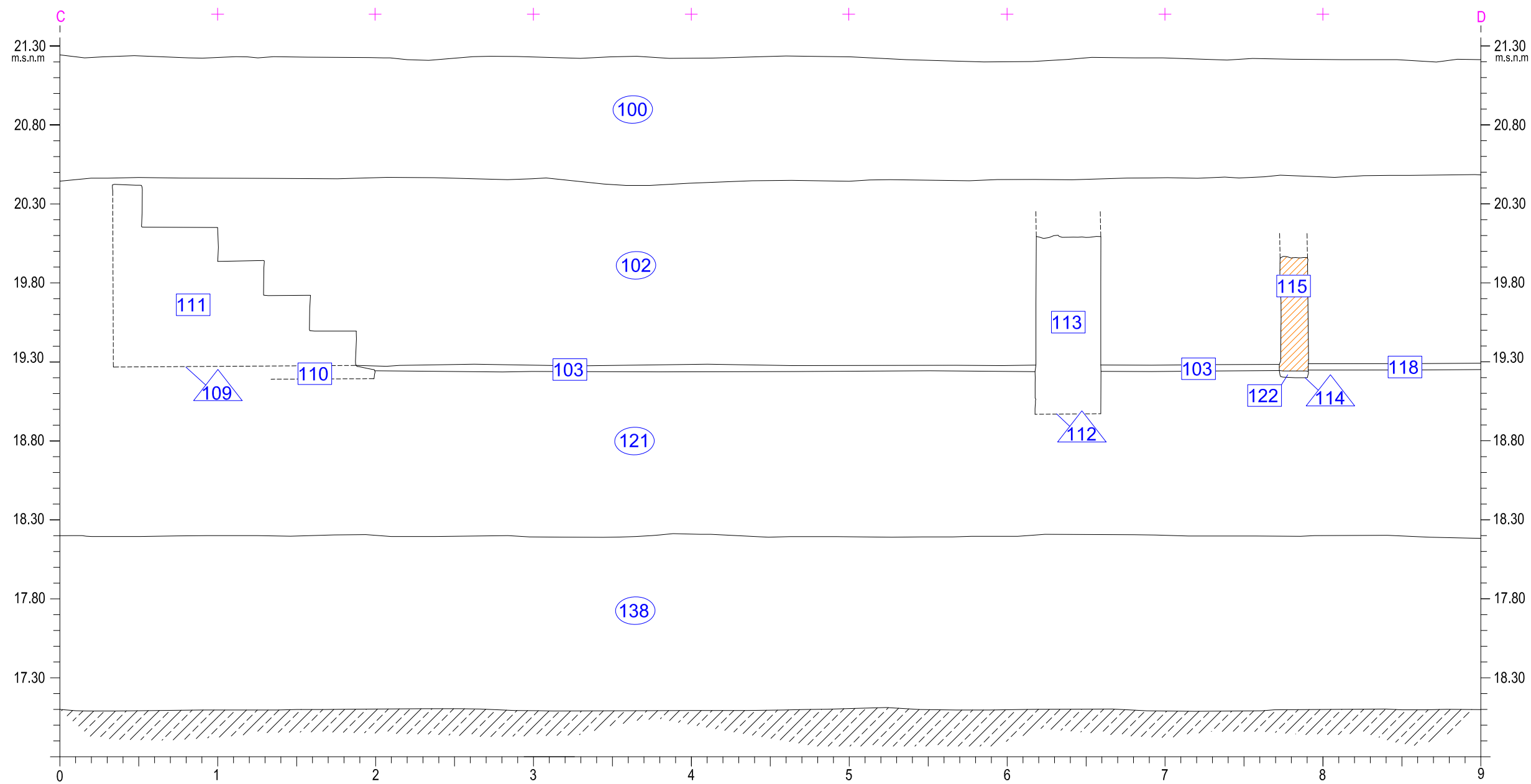


Secció A-B



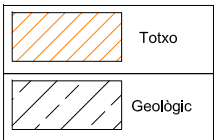
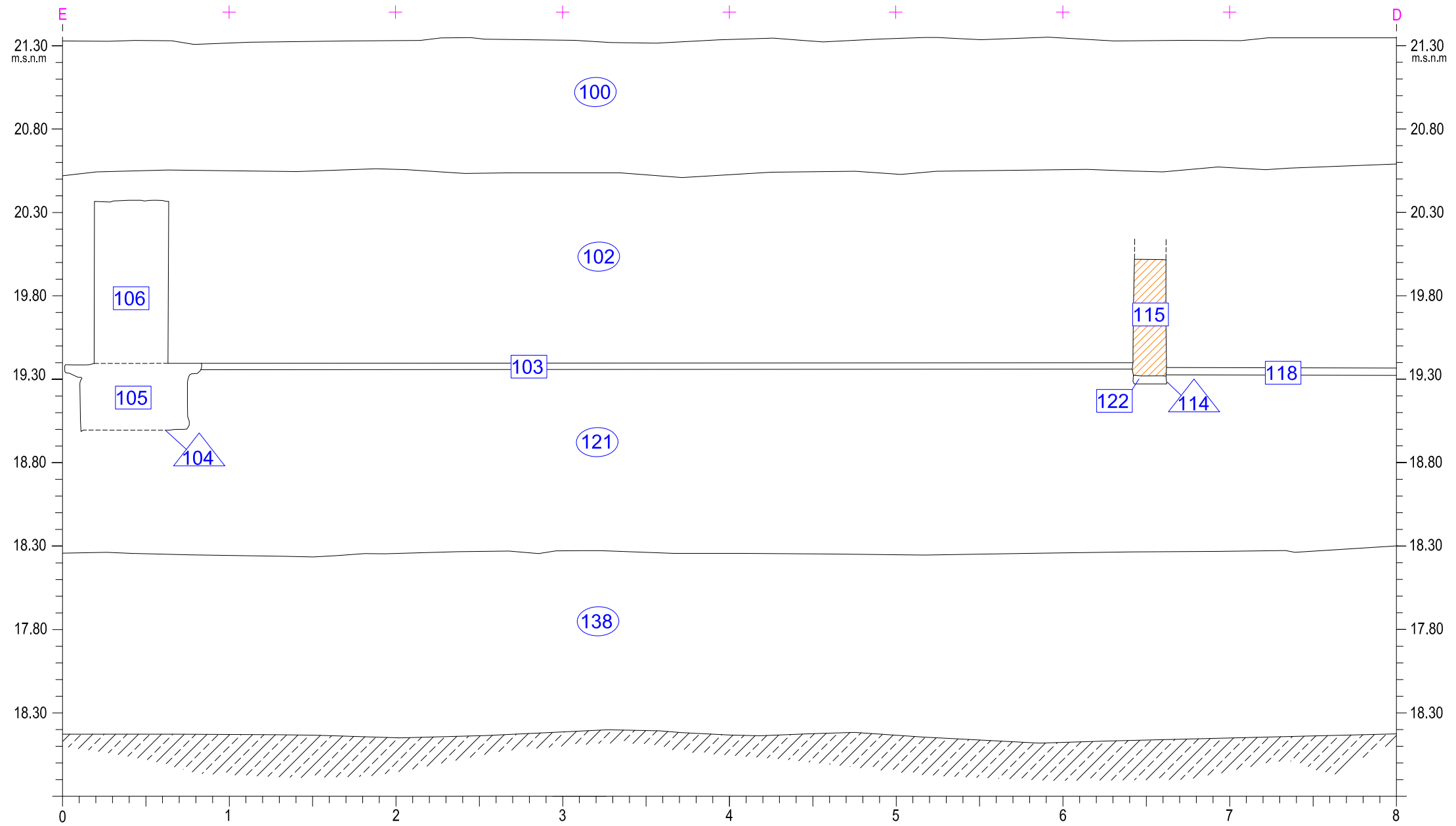


Secció C-D





Secció E-D



## 11.2. Documentació Fotogràfica



**Fotografia 1:** Fase 1 (pk. 0+000/0+050) del col·lector abans de l'inici de les obres.



**Fotografia 2:** Fase 2 (pk. 0+050/0+100) del col·lector abans de l'inici de les obres.



**Fotografia 3:** Fase 3A (pk. 0+100/0+150) del col·lector abans de l'inici de les obres. Al fons s'observa el mur de contenció que separa aquesta Fase de la Fase 2.



**Fotografia 4:** Fase 3B (pk. 0+150/0+170) ubicada en una zona de trànsit de vehicles, entre dos trams del col·lector.





**Fotografia 5:** Fase 3C (pk. 0+170/0+220), abans de l'inici de l'excavació.



**Fotografia 6:** Fase 8 (pk. 0+620/0+700), abans de l'inici de l'excavació.



**Fotografia 7:** Tram de les obres del col·lector (Fase 5, pk. 0+350) a l'antiga plataforma de l'estació de mercaderies de RENFE.



**Fotografia 8:** Zona de la plataforma per a la futura estació d'autobusos, Fase 6 (pk. 0+450/0+510).





**Fotografia 9:** Retirada de material aportat per les obres de la L9 del Metro, Fase 6 (pk. 0+450/0+510).



**Fotografia 10:** Excavació amb giratòria en la Fase 3A, pk. 0+100/0+150.





**Fotografia 11:** Excavació amb giratòria en la Fase 3B, pk. 0+150/0+170.



**Fotografia 12:** Excavació amb giratòria en la Fase 3C, pk. 0+170/0+220.





**Fotografia 13:** Excavació amb giratòria en la Fase 4B, pk. 0+240/0+290.



**Fotografia 14:** Excavació amb giratòria en la Fase 5, pk. 0+440/0+510.





**Fotografia 15:** Inici d'excavació amb giratòria en la Fase 7, pk. 0+510/0+620.



**Fotografia 16:** Excavació amb giratòria en la Fase 8, pk. 0+620/0+700.



**Fotografia 17:** Trencament del mur de contenció de terres entre el nivell superior de la Fase 2 (pk. 0+050/0+100) i l'inferior de la Fase 3A (pk. 0+100/0+150).



**Fotografia 18:** Encofrats de les pantalles en la Fase 1, pk. 0+000/0+050.





**Fotografia 19:** Inici de l'excavació entre pantalles en les Fases 1 i 2, pk. 0+000/0+100.



**Fotografia 20:** Excavació entre pantalles amb la giratòria. Fases 1 i 2, pk. 0+000/0+100.





**Fotografia 21:** Avançament de l'excavació entre pantalles amb la giratòria. Fases 1 i 2, pk. 0+000/0+100.



**Fotografia 22:** Arribada a l'entroncament amb col·lector existent al carrer de Garcilaso (pk. 0+000).





**Fotografia 23:** Estratigrafia en la Fase 5 (pk. 0+340/0+440), amb nivell superficial i geològic.



**Fotografia 24:** Detall estratigrafia en Fase 5 (pk. 0+340/0+440).



**Fotografia 25:** Estratigrafia en la Fase 7, pk. 0+510/0+620.



**Fotografia 26:** Estratigrafia en la Fase 8, pk. 0+620/0+700.





**Fotografia 27:** Trencament de crosta calcària amb martell neumàtic en Fase 1, pk. 0+050.



**Fotografia 28:** Excavació d'un nivell de graves en la Fase 5, pk. 0+340/0+440.





**Fotografia 29:** Vies i travesses de fusta de l'antiga estació de mercaderies de RENFE de la Sagrera, entre final de Fase 2 i inici de Fase 3A (pk. 0+150).



**Fotografia 30:** Extracció de vies de l'antiga estació de mercaderies, Fase 5 (pk. 0+500).





**Fotografia 31:** Extracció de vies de l'antiga estació de mercaderies, Fase 5 (pk. 0+500).



**Fotografia 32:** Estratigrafia en zona de vies (Fase 7, pk. 0+550), amb geològic per sota de les mateixes.





**Fotografia 33:** Estratigrafia en zona de vies (Fase 7, pk. 0+550), amb geològic per sota de les mateixes.



**Fotografia 34:** Aparició *in situ* de les vies en Fase 7 (pk. 0+570).





**Fotografia 35:** Aparició *in situ* d'un canvi de vies en Fase 7 (pk. 0+580).



**Fotografia 36:** Restos d'una andana de l'antiga estació de mercaderies de RENFE, en Fase 6 (pk. 0+440/0+510).





**Fotografia 37:** Cablejat elèctric en Fase 1 (p. 0+000/0+050).



**Fotografia 38:** Protecció de serveis arrancats en Fase 1 (pk. 0+050).





**Fotografia 39:** Excavació de l'estrat superficial UE 100, en Fase 2 (pk. 0+050/0+100).



**Fotografia 40:** Detall de l'estrat UE 102, amb abundant runa contemporània (Fase 2, pk. 0+050/0+100).





**Fotografia 41:** Aparició del mur UE 106.



**Fotografia 42:** Mur UE 106 per la cara vista durant els treballs de neteja.





**Fotografia 43:** Vista posterior del mur UE 106, amb encofrat de formigó.



**Fotografia 44:** Murs UE 106 a l'esquerra, UE 108 a la dreta, i escalas UE 111 en el centre sense netejar.



**Fotografia 45:** Vista general de murs 106, 108 i escala (UE 111) durant els treballs de neteja.



**Fotografia 46:** Vista general de les UE 108, 111 i 106, aquesta última en tota la seva extensió conservada.



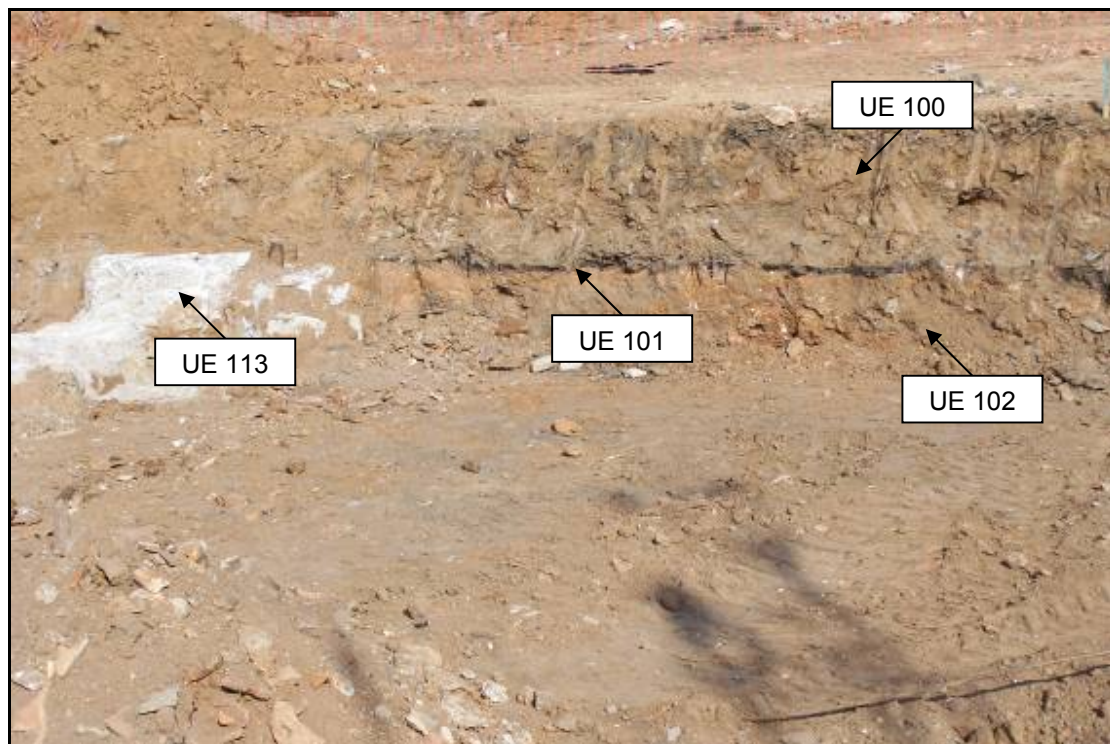


**Fotografia 47:** Mur UE 113.



**Fotografia 48:** UE 106, 111 i 108 després de la neteja.





**Fotografia 49:** Estratigrafia amb la UE 100 a dalt, la línia d'asfalt UE 101, l'estrat UE 102 per sota i el mur UE 113.



**Fotografia 50:** Neteja del paviment d'asfalt UE 103.





**Fotografia 51:** Vista general amb les UE 106, 111, 108, 113 i el nivell d'asfalt UE 103.



**Fotografia 52:** Vista general amb les UE 106, 111, 108, 113 i el nivell d'asfalt UE 103.



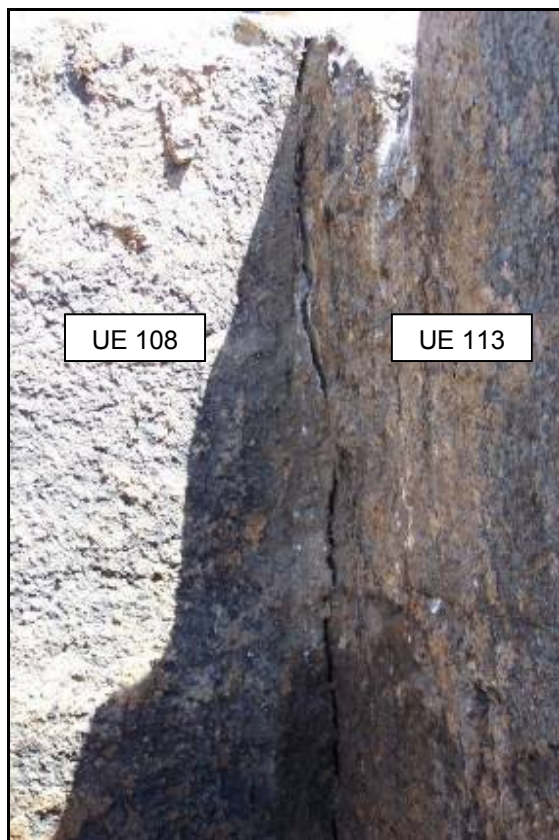


**Fotografia 53:** Ampliació d'estructures UE 108 i 113.

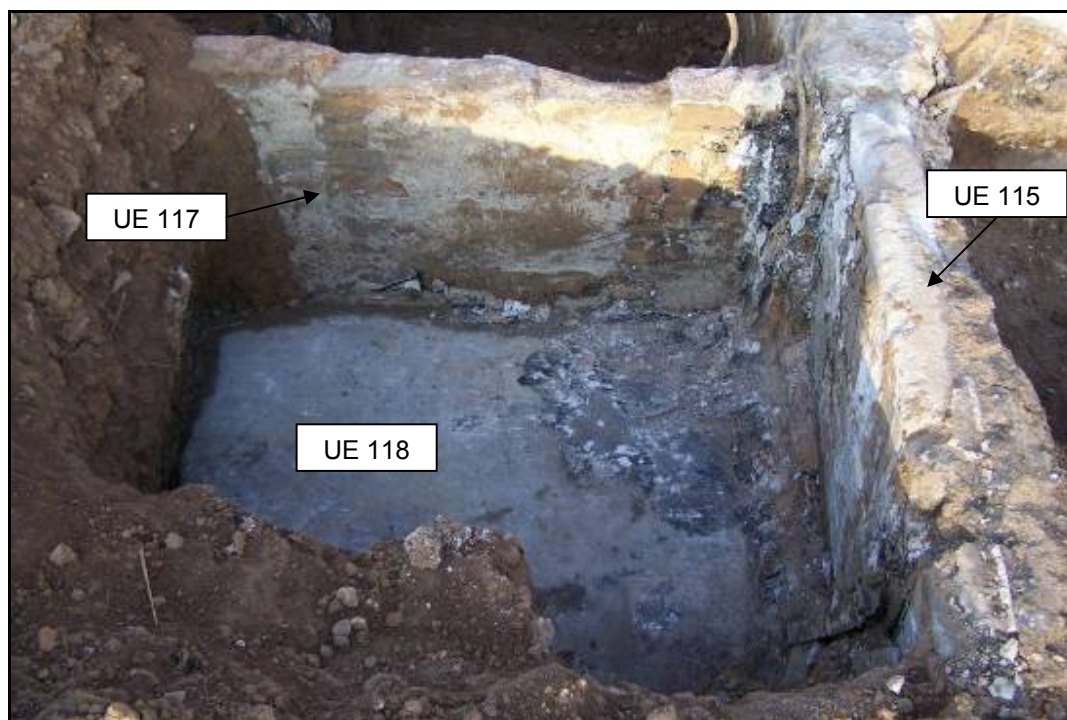


**Fotografia 54:** Ampliació d'estructures UE 108 i 113.



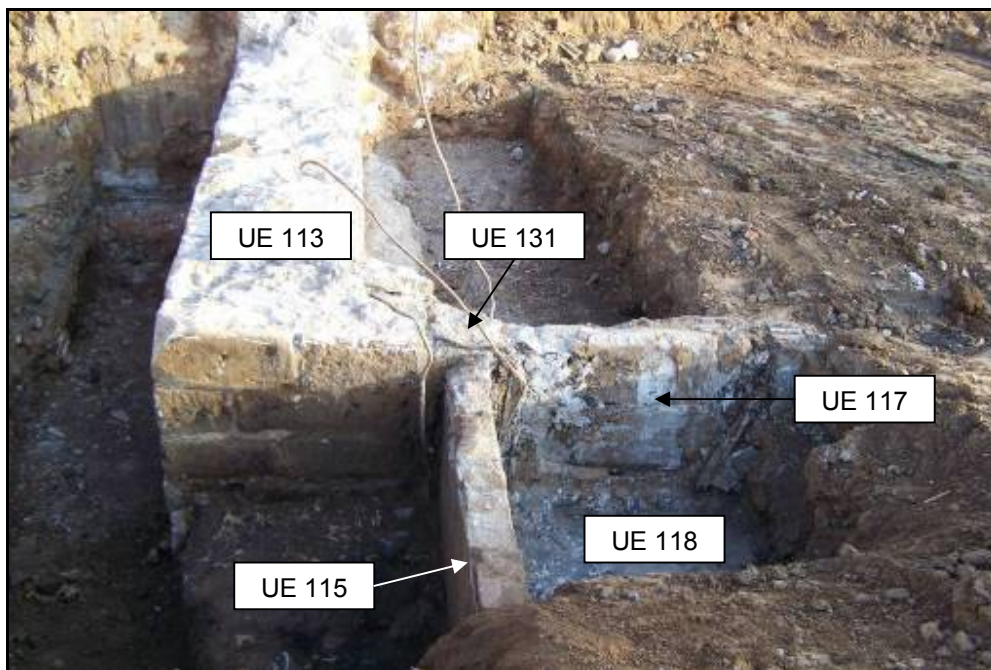


**Fotografia 55:** Punt en què el mur UE 108 s'entrega al mur UE 113.

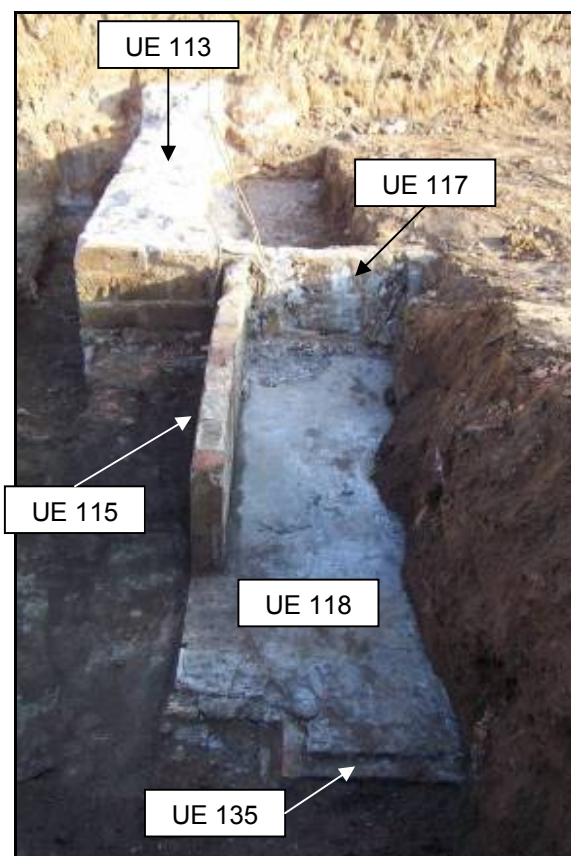


**Fotografia 56:** UE 115, 117 i 118 durant els treballs de neteja.





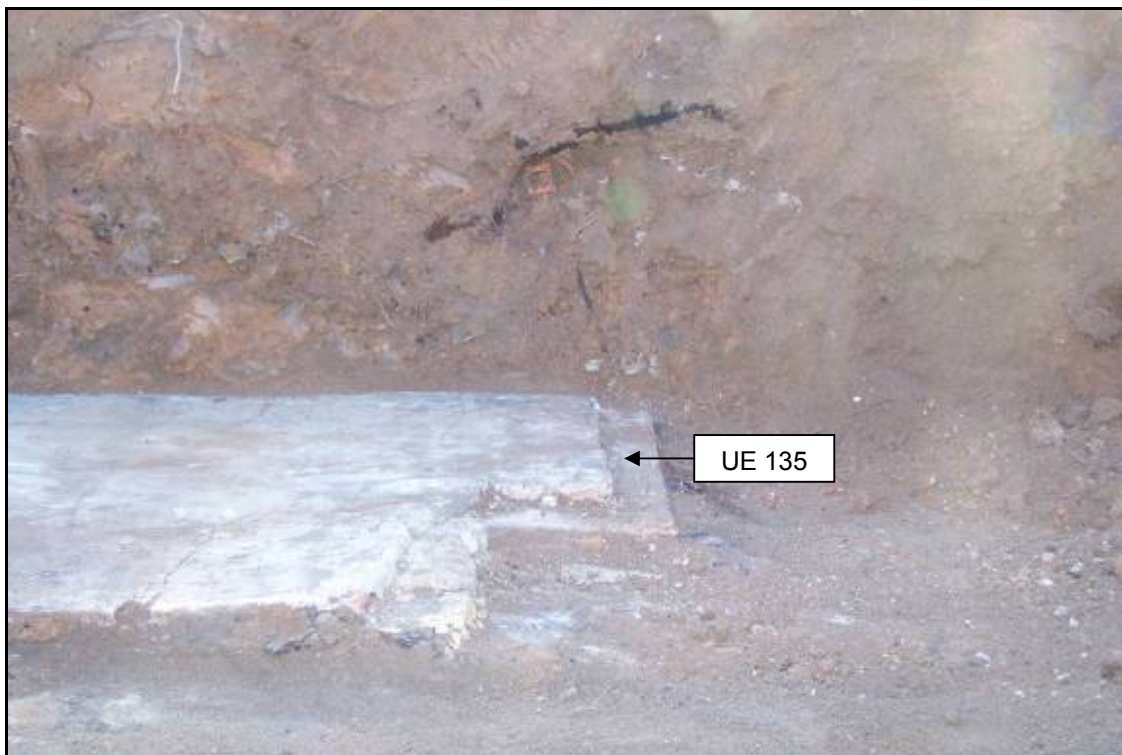
**Fotografia 57:** UE 115, 117 i 118, al costat de mur UE 113 i fonament de formigó UE 131.



**Fotografia 58:** Vista general de les parets UE 115 i 117, la cimentació UE 135 i el sòl de ciment UE 118.



**Fotografia 59:** Vista general de les parets UE 115 i 117, la cimentació UE 135 i el sòl de ciment UE 118.

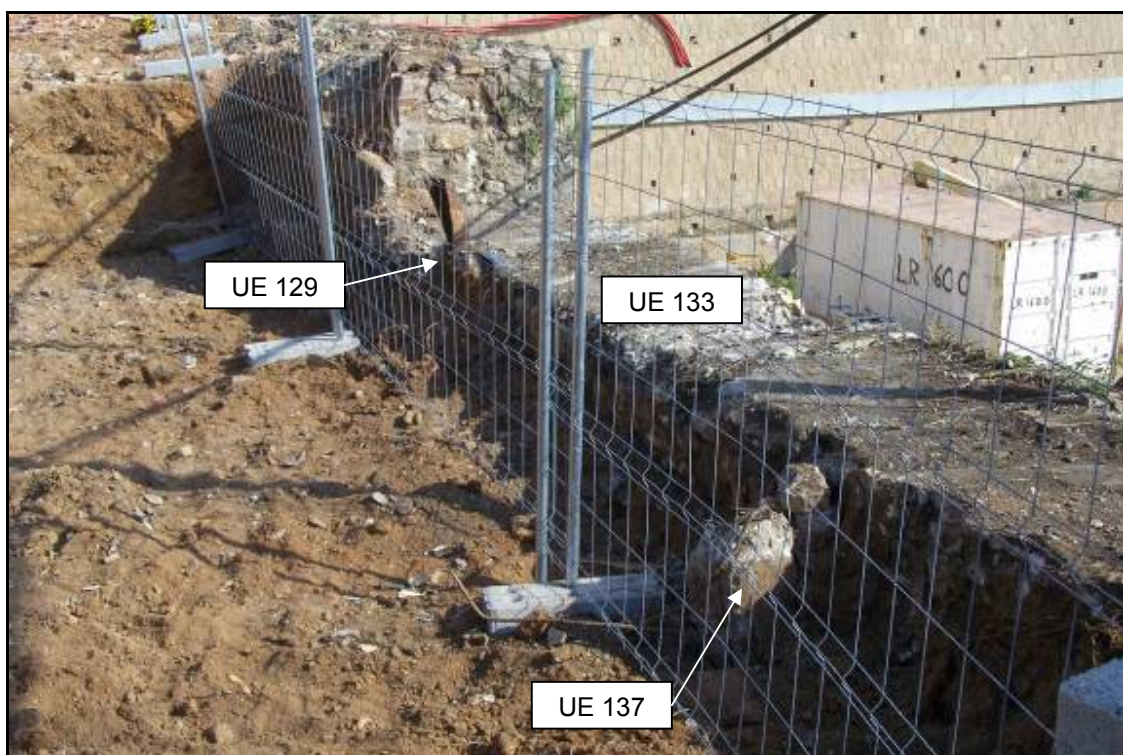


**Fotografia 60:** Detall de la cimentació UE 135.



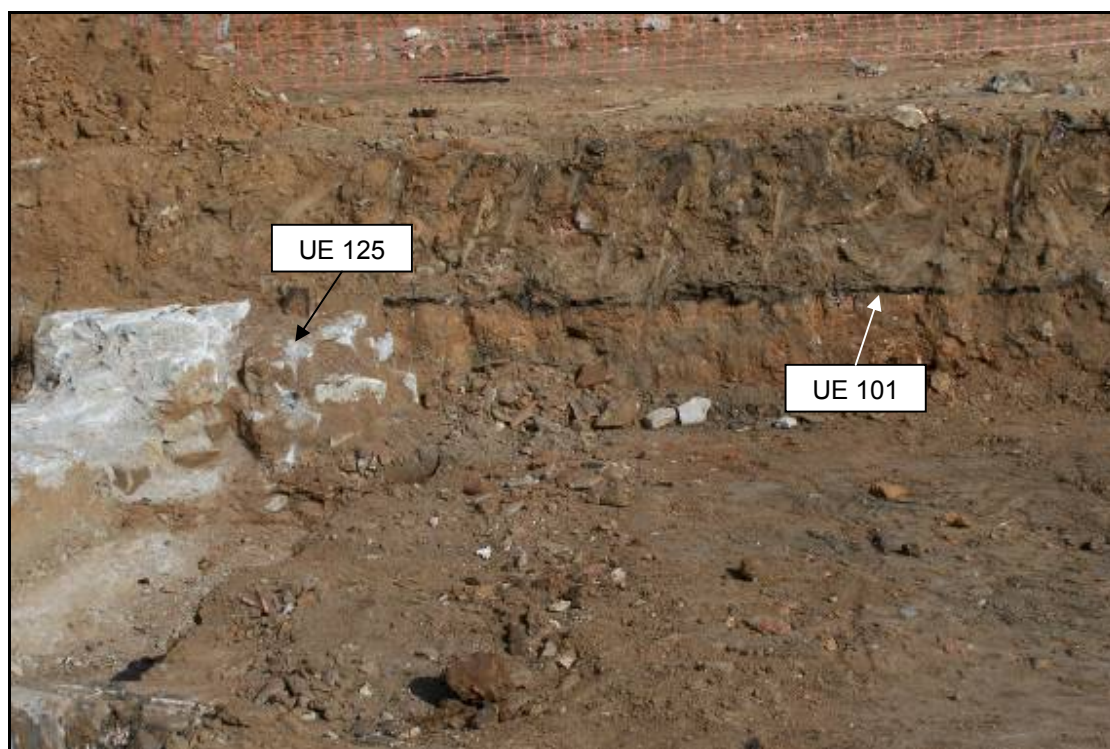


**Fotografia 61:** Vista general dels fonaments UE 125, 127, 129, 131 y 137.



**Fotografia 62:** Detall dels daus de formigó UE 129 i 137, amb mur de contenció UE 133.





**Fotografia 63:** Detall de dau de formigó amb biga de ferro UE 125; també de la línia d'asfalt UE 101.



**Fotografia 64:** Detall de dau de formigó amb biga de ferro UE 137.



**Fotografia 65:** Vista de la claveguera UE 120 i el trencament del mur UE 106 en el seu extrem NE.



**Fotografia 66:** Detall de la claveguera UE 120.





**Fotografia 67:** Eliminació d'estructures.



**Fotografia 68:** Eliminació d'estructures.





**Fotografia 69:** Eliminació d'estructures.



**Fotografia 70:** Eliminació d'estructures.





**Fotografia 71:** Eliminació d'estructures.



**Fotografia 72:** Eliminació d'estructures.





**Fotografia 73:** Eliminació d'estructures.



**Fotografia 74:** Retirada d'uralita en la Fase 2 (pk. 0+050/0+100).





**Fotografia 75:** Estratigrafia general de la Fase 2, pk. 0+05/0+100, reflectida en el talús de la caixa del col·lector.