

Projecte d'intervenció arqueològica a Barri de La Marina del Prat Vermell, Passeig de la Zona Franca, c. dels Motors, c. d'Uldecona i c. de l'Acer. Codi: 011/13

(Barcelona, Barcelonès)
Febrer a març de 2013

Nº Expedient: R/N 470 K121-NB 2013-1-9504



Jordi Petit i Gil

ESTRATS. GESTIÓ DEL PATRIMONI CULTURAL S.L.

c. Vallmanya, 24
08461 Sant Esteve de Palautordera
Telf./Fax: 93 848 31 95

c. Ventura Plaja 30-32, Àtic 1^a
08028 Barcelona
Telf.: 667746340

estrats@estrats.cat
www.estrats.cat

Coordinador

Ivan Salvadó Jambrina



Arqueòleg director

Jordi Petit i Gil

A Sant Esteve de Palautordera, 07 de maig de 2013

Índex

Fitxa tècnica	4
Motius de la intervenció	5
Localització	6
Marc geogràfic i geològic.....	7
Síntesi històrica i antecedents arqueològics.....	10
L'ancoratge de Les Sorres	13
Metodologia	17
Desenvolupament dels treballs arqueològics	18
Conclusions i interpretació.....	20
Afectació arqueològica.....	21
Bibliografia.....	22
Annexos	25
Annex 1	26
Documentació fotogràfica	26
Annex 2	36
Planimetries	36
Índex de plànols	37

Fitxa tècnica

Nom de la intervenció	Projecte d'intervenció arqueològica a Barri de La Marina del Prat Vermell, Passeig de la Zona Franca, c. dels Motors, c. d'Ulldecona i c. de l'Acer.
Municipi	Barcelona
Comarca	Barcelonès
Coordenades UTM ETRS89	X: 428302 / Y: 4578062
Alçada	4'64m s.n.m.
Tipus de jaciment	Urbà
Tipus d'intervenció	Preventiva
Tipus d'activitat	Control
Resultat de la intervenció	Negatiu
Cronologia	-
Dates de la intervenció	11/02/2013 a 15/03/2013
Coordinador	Ivan Salvadó Jambrina
Arqueòleg director	Jordi Petit i Gil
Topografia	Obra
Infografia	Markary García Àlvarez
Col·laboradors	Jordi Chorén Tosar
Propietari de la finca	Ajuntament de Barcelona
Règim jurídic de la finca	Públic
Promoció i finançament	UTE La Marina
Codi Servei d'arqueologia de Barcelona	011/13
Nº d'expedient Generalitat de Catalunya	R/N 470 K121-NB 2013-1-9504
Protecció existent	Zona d'Interès Arqueològic i d'alt valor històric

Motius de la intervenció

S'estan realitzant les obres del futur projecte d'urbanització del barri de La Marina del Prat Vermell de la Zona Franca. Aquest projecte comprèn la reurbanització dels següents carrers: Carrer dels Motors (entre el Passeig de Zona Franca i el carrer de l'Acer), el carrer d'Ulldecona i un petit tram del carrer de l'Acer (entre el carrer dels Motors i el carrer d'Ulldecona). Situats tots al Districte de Sants-Montjuïc de la ciutat de Barcelona.

Degut a que l'indret s'inclou en una "Zona d'Interès Arqueològic i d'alt valor històric", es va realitzar un seguiment arqueològic preventiu prèviament a la realització de les obres, d'acord amb la normativa municipal i general en matèria patrimonial, concretant-se aquesta en un control visual dels rebaixos per part d'un arqueòleg, per tal de supervisar l'aparició o no de restes arqueològiques i/o patrimonials. A aquest efecte, la UTE La Marina (formada per les empreses COPCISA-SCRINSER-SACYR CONSTRUCCIÓN) es posà en contacte amb l'empresa d'arqueologia Estrats Gestió del Patrimoni Cultural, sl per tal de sol·licitar els seus serveis.

Les tasques de control arqueològic es van produir en tots els rebaixos que es van fer en els diversos solars afectats per la reurbanització del barri de La Marina del Prat Vermell on es van obrir tres carrers nous (Pontils i Solivelles –ja existents en part- i el carrer Nou), motivat per la possible aparició de derelictes i/o càrregues de vaixells caigudes a l'antic estuari, i a l'ús de la zona com a l'antic port de Barcelona –ja existent al segle VI- i la proximitat amb jaciments d'època ibèrica i romana.

La direcció tècnica de les tasques de control arqueològic fou assumida per l'arqueòleg Jordi Petit i Gil.

Localització



Fig. 1. Plànol topogràfic de situació de la intervenció.

Extret de: www.icc.cat, retocat. Basat en base topogràfica E: 1/10000



Fig. 2. Ortofotomapa de situació de la intervenció.

Extret de: www.icc.cat, retocat. Basat en base topogràfica E: 1/10000

Municipi	Barcelona
Comarca	Barcelonès
Context	Zona urbana. Solars ubicats entre el Passeig de la Zona Franca, carrer dels Motors, carrer de l'Acer i carrer d'Ulldecona. Barri de La Marina del Prat Vermell.
Coordenades UTM ETRS89	X: 428302 / Y: 4578062
Alçada	4'64m s.n.m.

Marc geogràfic i geològic

El delta del Llobregat és format per una gran plana fèrtil amb dipòsits d'era quaternària i miocènica (fig. 3).

El Delta del Llobregat es desenvolupa al peu de a vessant mediterrània de la Serralada Litoral. Està limitat al sud pel Massís del Garraf, amb una altura màxima de 660 m (El Montant), al nord per Montjuïc i al nord-est per la Serra de Collserola amb una cota màxima de 512 m (el Tibidabo).

La zona es caracteritza per tenir uns pendents molt suaus, es consideren gairebé nuls a la zona del Delta, on es troben entre 0 i 7% i lleugerament més pronunciats a la Vall del Llobregat, on es troben entre 7 i 15%.

La Vall del riu travessa la Serralada Litoral en direcció nord-est i sud-est, formant un llarg i estret passadís d'origen tectònic replet principalment de sediments quaternaris. Al sud de la Serralada es distingeix una altra unitat que comprèn l'estreta plataforma costanera formada per la plana de Barcelona i el Delta.

L'entorn geològic de la comarca està molt influenciat pel pas del riu, on predominen els dipòsits quaternaris (fig. 3). Entre les formacions que es distingeixen, les que assoleixen major extensió corresponen al pla del Llobregat. Aquesta planura apareix encaixada en uns nivells més antics, corresponents al Plistocè, quedant separada d'ells per un talús. Els dipòsits antics que formen el talús apareixen formats per unes bretxes bassals sobre les quals es desenvolupen sediments de tipus cíclic. Aquest conjunt es recolza sobre el Paleozoic, el Pliocè i sobre el Triàsic.

Era	Període	Època	Edat Absoluta (milions d'anys)	
CENOZOIC	Quaternari	Holocè	0,01	Plegaments alpins
		Pleistocè	1,8 aprox	
	Neogen	Pliocè	5,0	
		Miocè	22,5	
	Paleogen	Oligocè	37	
		Eocè	55	
		Paleocè	65	
	MESOZOIC (secundari)	Cretaci		
Juràssic			195	
Triàsic			230	
PALEOZOIC (Primari)	Permian		280	Plegaments hercínians
	Carbonífer		345	
	Devonià		395	
	Silurià		435	
	Ordovicià		500	
PRE-CAMBRIÀ			570	

Fig. 3. Taula de les unitats cronoestratigràfiques, segons J.Nuet (RIBA, BOLÒS, PANAREDA, NUET, GONZÁLVEZ, 1979)

Les dues zones en què es diferencia aquesta comarca presenten característiques geològiques diferents. Una on predominen els processos erosius, que correspon a la Vall Baixa (Quaternari Antic) i una altra on sedimenten els materials, que correspon al Delta (Quaternari Superior).

Es distingeixen tres unitats litològiques principals a la comarca: la de pissarres paleozoiques, a de llims de peu de muntanya i la del materials detrítics del Delta i de a plana al·luvial.

De les dues zones diferenciades a la comarca ens interessa especialment la del Delta del Llobregat, que és on es troba situat el municipi d'El Prat de Llobregat.

La Vall del Llobregat, a la sortida de l'estret de Cornellà- Sant Boi, s'obre formant una gran planura, amb una extensió inferior als 100m² d'extensió. S'ha comprovat que correspon a un delta que se sustenta sobre el Plistocè de l'antiga riera, o bé sobre els materials més antics de les vores.

Les planes deltaica i al·luvial són formades per materials detrítics fins, llims i argiles, dipositades en inundacions i per graves, de pedres arrodonides, deixades per la migració del riu. En el Delta, a més, han tingut lloc processos d'origen marí durant la seva formació. S'assenyala com a únic procés erosiu l'espòndica deflagració eòlica de partícules fines.

Els materials detrítics es diferencien en el nivell superior, en la seva major part cobert per una capa de sòls i, en molts casos, per materials de reompliment on hi predominen les arenes.

En el detrític inferior es presenten dos nivells netament diferenciats: un arenós i poc potent (entre 0,50 i 2m). Els nivells corresponents al front deltaic són més complexos. Abunden els trams arenosos: arenes de platja, de dunes i arenes fluvials.

Litològicament es pot diferenciar dues zones al delta. Per una banda el delta arenós, que abraça tot l'extrem meridional del delta. Representen antigues barres, cordons litorals i el sistema dunar relacionats amb la programació deltaica. Per altra banda, trobem el delta llimo-argilós, que comprèn tota la terrassa baixa de la vall inferior del riu Llobregat i la zona deltaica de Viladecans i El Prat de Llobregat. Apareix coberta per llims i argiles de decantació que han estat aportats pel riu en les seves successives crescudes.

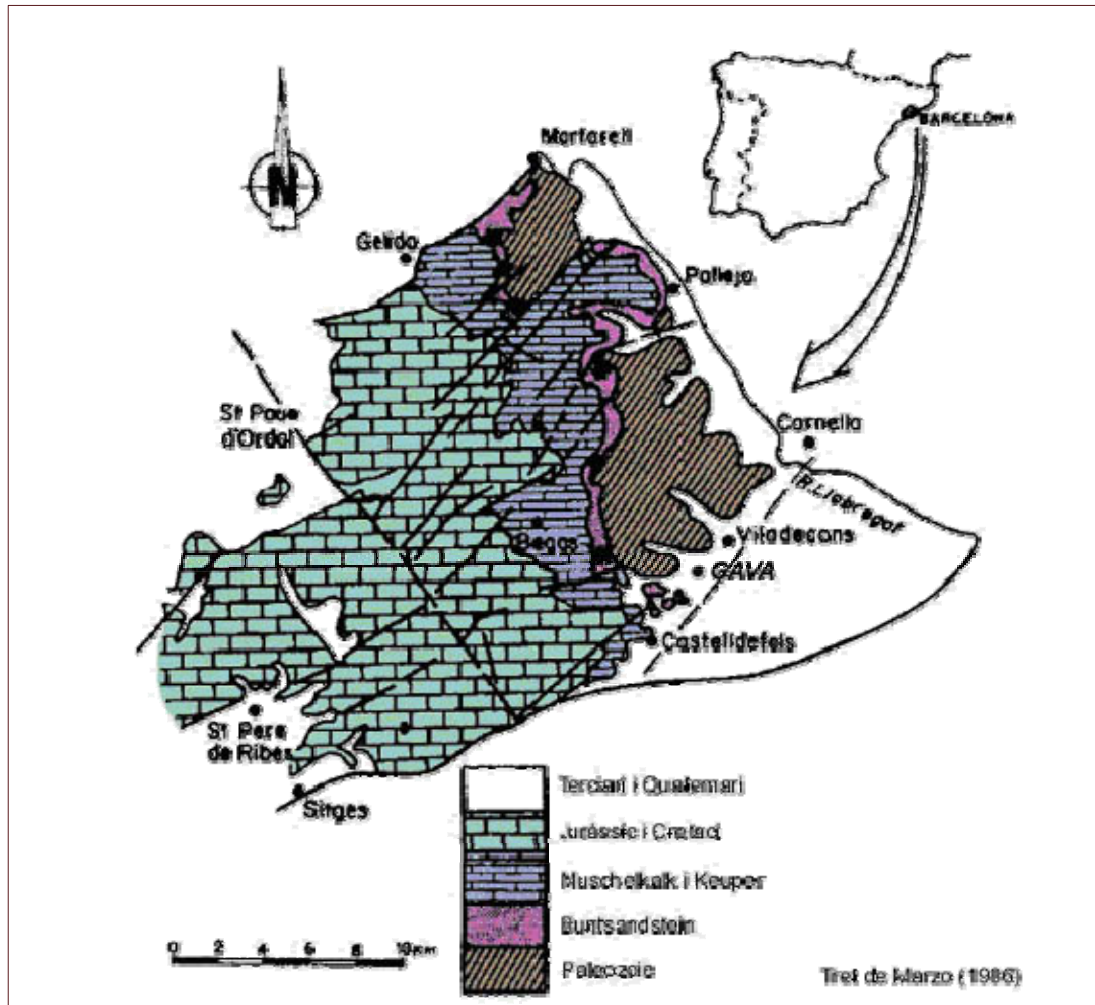


Fig. 4: Plànol esquemàtic de les formacions geològiques, segons M. Marzo (MARZO 2006).

Context hidrogràfic

La xarxa hidrogràfica respon a les característiques d'una xarxa mediterrània. Per una banda hi ha els dos rius que delimiten el Pla: Llobregat i afluent, de caràcter extracomarcal, que desemboquen a la costa barcelonina després de travessar les serralades litorals. Aquest riu i afluent tenen un règim fluvial irregular, amb fortes avingudes que depenen de les condicions climàtiques. L'altre element hidrogràfic a destacar són les rieres que neixen al costat marítim del massís de Garraf i són de caràcter torrencial, igualment dependents de les condicions climàtiques.

Síntesi històrica i antecedents arqueològics

Els terrenys afectats per la present intervenció arqueològica es troben situats al barri de Marina-Prat Vermell, al districte de Sants-Montjuic, ocupant part de la vessant de la muntanya de Montjuic pel sector de mar. En època ibèrica i romana aquesta àrea de l'actual Barcelona, formava part de l'estuari del riu, tal i com demostren els ancoratges de les Sorres, que es documenten al llarg de l'antiga façana litoral, als municipis de Castelldefels, Gavà, Viladecans, Sant Boi de Llobregat i L'Hospitalet de Llobregat. La contínua aportació de materials pel riu, que es va veure incrementada per l'erosió causada per la desforestació antròpica al llarg de tot el curs del Llobregat, va originar la creació paulatina de l'actual delta.

De fet, es considera que les rodalies de Montjuic són el bressol de la història de la ciutat de Barcelona i en aquesta muntanya s'ha pogut documentar presència humana des de la prehistòria fins a l'actualitat.

Així, aquest territori de la marina de la Zona Franca es va anar creant gràcies a la sedimentació del delta del riu Llobregat. En aquesta zona s'havien documentat amb anterioritat restes d'època ibèrica i romana i no es descartava que a la zona afectada poguessin conservar-se restes d'edificacions de caire rústic relacionades amb l'ager de la colònia romana de Barcino, restes d'edificacions portuàries d'època romana o fins i tot restes d'algun vaixell enfonsat, des d'aquest període fins al segle XV que sembla és el moment en què acaba convertit en maresmes.

Es coneix que des del almenys al segle VI en aquesta zona s'hi trobava un antic port, tant fluvial – pel riu Llobregat- com marítim, que pot haver estat en funcionament ja des d'època ibèrica i/o romana, i que fou controlada amb la construcció del Castell de Port, situat just a sobre del fossar de la pedrera, del qual encara es conserven restes.

Aquest castell fou el primer de la muntanya (que al segle XV va ser substituït per la construcció d'una torre o talaia al punt més alt de la muntanya, origen de l'actual castell), es construï a inicis del segle XI, essent inicialment propietat de la família vescomtal de Barcelona. Més tard, ja en poder directe de la casa comtal, fou, infeudat a un tal Berenguer Bernat (1119), a Guillem de Torrelles (1265) i a Bernat de Sarrià (1329). Als segles XIV i XV havia perdut tota la importància política i es trobava ja en ruïnes pel 1460, època en què el port ja devia ser inservible.

Sembla que es pot relacionar amb el castell l'aparició de la capella de la Mare de Déu de Port (existent el 1030), sobre l'antic port. Aquesta primitiva capella fou reconstruïda el 1716, després de la guerra de Successió. L'actual església parroquial de la Mare de Déu de Port, construïda a partir del 1939 al carrer del seu nom, vol ser una continuació de l'antiga advocació de la capella medieval.

Entre els segles XIV i XVII aquella zona eren unes maresmes que amb els anys es van anar assecant. A partir del segle XVIII s'hi van establir algunes indústries d'indianes, atretes per la extensió de terrenys i abundància d'aigua. A partir de 1846, arran de la prohibició de construir noves fàbriques dins de l'antiga ciutat de Barcelona, es va produir la construcció de complexes fabrils en aquest indret que es trobava llavors a la perifèria de l'actual ciutat de Barcelona. A la zona ja hi havia sis prats d'indianes, segons un cens de 1851, entre ells el Prat Vermell, que era el nom que rebien els camps que estaven al voltants d'una de les fàbriques d'indianes. El nom li venia a que una vegada tenyides les robes es posaven a assecar als prats, que pels tints utilitzats adquirien aquest color.

A partir de 1860 els paisatge agrícola entrà en crisi i els prats van acabar transformant-se també en noves indústries. Al produir-se l'annexió a Barcelona el 1897 es planifica la Marina del Prat Vermell com a barri obrer de nova planta i comencen a desaparèixer els petits assentaments de pescadors que encara hi quedaven. Les hortes, masies i algun petit nucli habitat van anar cedint pas amb el temps a les instal·lacions industrials i a l'ampliació del port de la ciutat comtal.

De l'antic passat agrícola només es conserva actualment la masia de Can Mestres. La fàbrica d'indianes va deixar de funcionar als anys 60 del segle XX i llavors s'hi van instal·lar noves indústries i tallers més petits. Actualment s'està transformant el barri aprofitant que s'està reurbanitzat gràcies a la marxa de totes les antigues fàbriques que quedaven i que van deixar de funcionar la majoria amb l'instal·lació del nou recinte firal que va donar a la zona una nova dinàmica urbanística a l'entrada del segle XXI.

En el barri de Marina-Prat Vermell s'han produït diversos seguiments i excavacions arqueològiques al llarg dels anys. Els primers es van produir el 1929 i 1946 a l'Avinguda dels Ferrocarrils Catalans on es van localitzar sitges d'època ibèrica i impropres de l'antiga pedrera romana. El 1990 durant les obres per les Olimpíades s'hi va fer una excavació on van aparèixer fins a 22 sitges d'època ibèrica (segles V-I aC) i més testimoniatges de l'existència de la pedrera romana de Montjuïc (segles I-II dC).

El 2005 al carrer Motors 138-142 i carrer Encuny es van realitzar unes rases de fins a -1'5m sobre el nivell del carrer amb resultat negatiu i el 2007 al carrer Sant Eloi 7-11 amb rases de -1m sobre el nivell del carrer amb el mateix resultat.

Finalment, entre els anys 2009-2010, es dugué a terme una intervenció arqueològica al Passeig de la Zona Franca 184-188, amb motiu de les obres de la construcció de la nova estació dels ferrocarrils metropolitans de la L9: Foneria. Es van trobar les restes d'un complex productiu romà dels segles III-V dC, on els recursos hidràulics eren un element cabdal (es trobaren un pou, un dispositiu soterrat, canonades de ceràmica, canalitzacions).

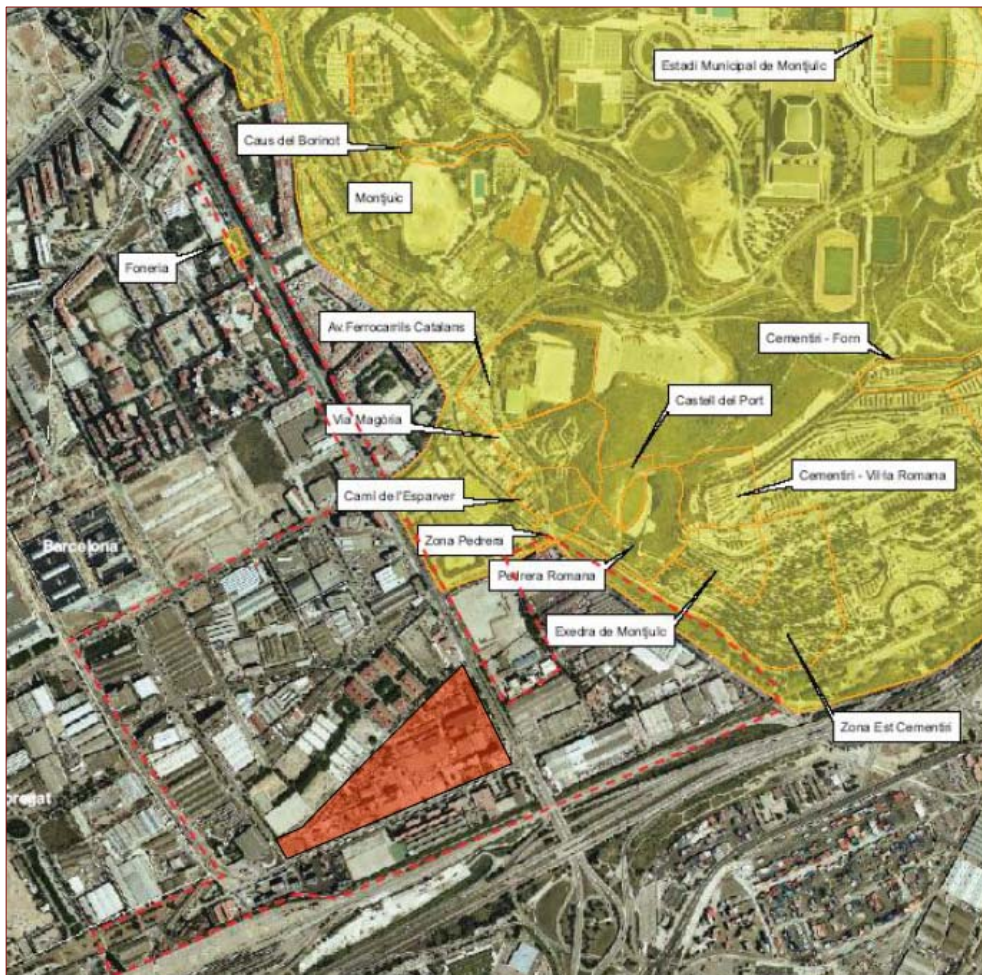


Fig. 5: Plànol de localització de la Fase 1A de la urbanització del barri de La Marina, respecte a les restes arqueològiques des de la prehistòria a època medieval, localitzades a la vessant de la muntanya de Montjuïc. Extret de la PIA de l'Ajuntament de Barcelona (A.A.D.D. 2013, p. 8).

Tanmateix, s'ha de tenir en compte la possible presència en aquesta àrea de derelictes i càrregues de vaixells caigudes, del que es coneix com a jaciment de Les Sorres, que es correspon amb l'evolució de la zona d'estuari a delta, incloent la utilització en època medieval d'aquesta àrea propera a Montjuïc com a port, controlada des del Castell de Port, del qual encara queden algunes restes visibles.

Així, es pot dir que les Sorres és el jaciment romà més extens conegut a Catalunya, donat que la seva extensió mínima abasta un espai de més de 100 hectàrees, i probablement les restes d'època ibèrica i romana relacionades amb l'activitat portuària de la desembocadura del Llobregat s'estenen pel subsòl de la major part dels 92km² que ocupa el delta del Llobregat, i fins i tot per sota de la zona marítima adjacent, com ho demostren troballes escadusseres a la Zona Franca de Barcelona, en la consolidació del procés industrialitzador comportarà l'arribada massiva de nous pobladors que es trobaran amb una ciutat que no estava preparada per acollir aquest flux demogràfic.

L'ancoratge de Les Sorres

S'ha de tenir present que la població actual es troba construïda sobre les aportacions al·luvials i marítimes que han anat conformant l'actual delta del Llobregat, i és sota el mateix delta on precisament resulta probable l'aparició de restes arqueològiques, fruit de la seva ràpida formació, tal i com ens descriu Pere Izquierdo (IZQUIERDO, 2001):

“Els deltes es formen a les desembocadures dels rius, per l'equilibri dinàmic entre l'aportació de sediments fluvials i marins, d'una banda, i els fenòmens erosius de l'altra. Fa 18.000 anys, s'acabava la glaciació del Würm. L'aigua congelada als casquets polars i a les muntanyes del món era tanta, que el nivell de la mar es trobava uns cent metres per sota de l'actual. En aquell moment, el delta del Llobregat no existia en absolut. Si n'hi havia existit mai cap abans de la glaciació, havia estat rentat pel riu i pel mar quan aquest va baixar de nivell.

Fa 18.000 anys, doncs, a mesura que el gel es fonia, el nivell de la mar va anar pujant progressivament. Aquest fenomen s'anomena transgressió flandriana. Quan les mines neolítiques de Gavà estaven en funcionament, la mar estava a uns vint metres per sota del nivell actual, que es va assolir aproximadament cap al 1000 aC.

[...]

La pujada del nivell del mar es va produir a batzegades, i en cada moment d'estabilització es devia formar una capa de delta una mica per damunt del nivell marí d'aquell moment. Així, dels 120 metres de gruix màxim que té el delta, els cinquanta inferiors corresponen a una gran acumulació de grava, anomenada complex detrític inferior, que s'hi va dipositar fa uns 11.000 anys. Posteriorment, es devien anar formant deltes superposats cada vegada que la mar s'estabilitzava, de manera que quan el delta actual començà a emergir, va avançar molt ràpidament perquè els sediments havien de farcir una alçada relativament moderada.

La darrera pujada del mar devia formar un estuari a la vall baixa del Llobregat, que és la primera part dèltica que va emergir. En època ibèrica, el delta devia començar a avançar a recer de Montjuïc, de manera que es formés una gran badia a la banda de Viladecans, Gavà i Castelldefels. És probable que els sediments inutilitzessin el port de l'important poblat de Montjuïc cap al segle I aC. A les darreries d'aquest segle el poblat ibèric, que havia tingut clarament una funció portuària, és abandonat, i els romans funden la colònia de Barcino a l'altre costat de la muntanya, sobre el petit turó del mons Taber.

En aquest sector, Montjuïc desvia el corrent general de la Mediterrània, que segueix la costa de nord a sud. Un cop els sediments del riu hi van començar a entrar en contacte, el corrent els conduí cap a l'hemidelta occidental, i formaren una barra que va aïllar una albufera. Les restes d'aquesta albufera, a l'edat mitjana, constituïrien l'estany de la Murtrassa, que encara era navegable al segle XIV, com ho demostra la nau medieval Les Sorres X, al canal de rem olímpic, i la desembocadura o trabucador pot coincidir amb l'estany de la Murtra actual.⁴⁴ És molt interessant una notícia molt més tardana, segons la qual el sis de setembre de 1601 una esquadra de sis galeres passà la nit «a la cala de la Murtra», perquè el vent de gregal impedia a les naus passar el Morrot de Montjuïc.

En qualsevol cas, l'emergència de les terres del delta occidental del Llobregat sembla que es va produir gairebé de cop, entre el segle VI i el segle VIII. A partir d'aquest darrer moment, la forma de la costa devia ser bastant semblant a l'actual, si bé a l'interior hi quedaven grans àrees d'estanys i de maresmes.”

La constatació de restes arqueològiques subaquàtiques, anegades pel creixement del delta del Llobregat, va venir donada per la realització, al llarg del segle XX, de diverses extraccions d'àrids, que cercaven les sorres d'origen fluvial (situades sotes les argiles de conreu i d'una capa de llims provinents de l'estancament en estanys i llacunes de la zona deltaica). En fondàries

compreses entre els sis i els vint metres, hi apareixien materials arqueològics, que en general es tractava d'una amalgama d'objectes de diferents èpoques, caiguts o llençats al mar, tot identificant-se també, però, un mínim de 9 derelictes (8 d'època romana i 1 d'època medieval), fins al moment.

Tots aquests indicis han portat a conèixer l'existència d'una extensa zona d'ancoratge a l'antic estuari del Llobregat, que s'ha denominat amb el nom de "Les Sorres". Aquest estuari, abastaria l'actual delta, des de Castelldefels fins a Montjuïc, i arribant cap al nord fins al municipi de Sant Vicenç dels Horts, essent la zona d'ancoratge millor coneguda la situada a l'antiga façana litoral dels actuals municipis de Castelldefels, Gavà i Viladecans.

L'activitat portuària de les Sorres correspon a un tipus de port obert a la mar, anomenat *salum* pels romans, i ancoratge en català. En un port d'aquest tipus, els vaixells aguantaven la posició a l'àncora mentre eren carregats i descarregats mitjançant naus més petites. Una petita part de les mercaderies queia a la mar en les operacions de càrrega i descàrrega, moment que s'aprofitava també per llençar per la borda tot allò que s'havia trencat durant el viatge. Alguns vaixells hi bolcaven o s'hi enfonsaven a causa d'una mala estiba, d'un temporal o d'un incendi a bord.

El coneixement d'aquest jaciment subaquàtic es troba limitat als punts d'extracció d'àrids de fondària suficient, que a més a més, es van ubicar en zones no urbanitzables (degut a que el sòl quedava permanentment inestabilitzat pels rebliments i podia dificultar la construcció futura), i no gaire lluny del camí ral ver el mar, per facilitar l'accés dels camions a través dels camins rurals, a més a més del fet que hi havia més sorra fina d'origen marí que de la fluvial, més gruixuda, objecte de l'extracció.

Aquesta distribució podria donar una imatge distorsionada de la seva disposició, però tal i com assenyala P. Izquierdo (IZQUIERDO, 2001), si s'extrapola el patró de distribució dels sectors afectats per les extraccions d'àrids, a la totalitat de l'àrea amb la que es té constància de restes arqueològiques, amb una escampada aleatòria de naufragis a raó d'un per cada deu hectàrees, ens portaria a una estimació de prop d'un centenar de derelictes soterrats pel creixement del delta.

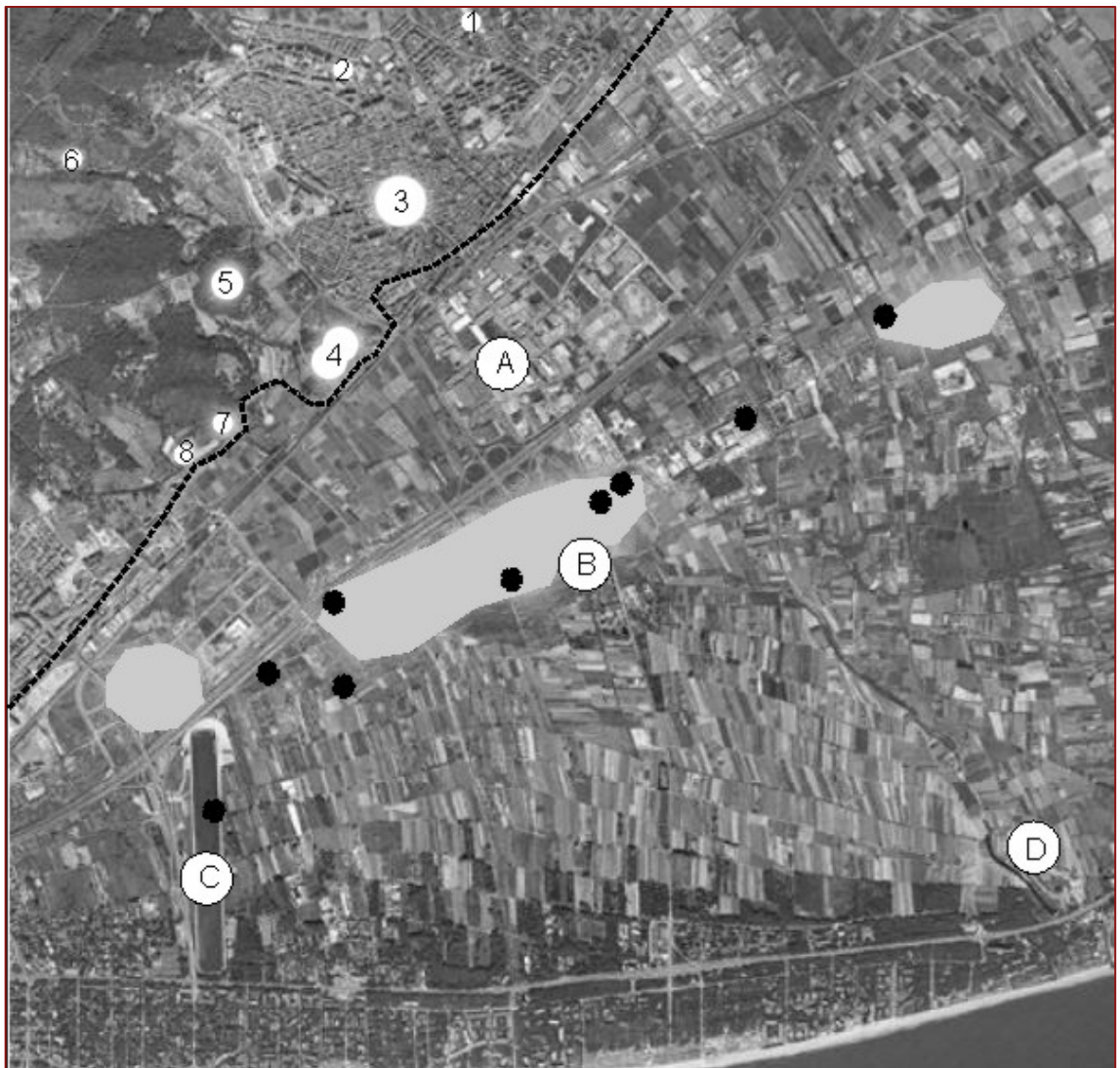


Fig. 5: Distribució dels derelictes (taques negres) i de les zones d'ancoratge (zones grises) coneguts a les Sorres; línia de costa hipotètica (línia discontinua) i jaciments terrestres propers d'època ibèrica i romana (blanc). (1) canalització tomava d'Alba Rosa, (2) jaciment de can Guardiola, (3) vil·la de Sant Pere de Gavà, (4) la Roca, (5) poblament ibèric del Calamot, (6) necròpoli de can Torrents, (7) establiment de can Valls del Racó, (8) jaciment de can Rosés, (A) Barnasud, (B) can Torelló, (C) canal de rem olímpic, (D) depuradora de la Murtra. Extret de: IZQUIERDO, 2001.

Metodologia

Degut a les característiques de l'obra, es va dur a terme un control arqueològic de les obres de rebaix del subsòl, per tal de detectar la presència o no de restes arqueològiques, paleontològiques o patrimonials.

En cas d'haver-ne localitzat, aquestes s'haurien documentat oportunament, prèvia notificació als serveis territorials del servei d'arqueologia de la Generalitat de Catalunya. Aquesta documentació hauria pogut comportar l'excavació de les restes arqueològiques aparegudes, la qual s'hauria realitzat seguint la metodologia corresponent.

Desenvolupament dels treballs arqueològics

El present escrit es tracta de la memòria corresponent al control de les obres realitzades entre els mesos de febrer i març de 2013, sota la direcció tècnica de l'arqueòleg Jordi Petit Gil, corresponents a la primera fase d'obres de reurbanització del barri de La Marina del Prat Vermell, dins el districte de Sants-Montjuïc de Barcelona.

Aquesta fase abasta diversos solars situats entre el passeig de Zona Franca, carrer dels Motors, carrer de l'Acer i carrer d'Ulldecona, comprnent el control dels rebaixos del subsòl destinats a la reurbanització de la zona, obertura de nous trams dels carrers ja existents, construcció d'un carrer de nova planta i l'adequació dels terrenys per a construir futures vivendes en el que vol ser una ampliació del barri de La Marina del Prat Vermell.

Concretament, els rebaixos efectuats en aquesta fase de control arqueològic es varen correspondre amb els necessaris per la construcció dels nous carrers i els seus respectius col·lectors d'aigües residuals.

Degut a la gran extensió dels terrenys es va dividir la zona en dos sectors. (Veure Annex 1 Documentació fotogràfica, foto1). El Sector 1 comprenia tots els terrenys afectats pel col·lector del carrer dels Motors i la part d'un nou carrer (encara sense nom) que s'ha d'obrir al costat. El Sector 2 afectava a l'extensió del carrer Pontils i l'obertura completa del carrer Nou amb els seus respectius col·lectors.

El control arqueològic va començar el dia 11 de febrer al Sector 1 rebaixant 4m per iniciar el col·lector des de la cota 4'64 m.s.n.m. Els rebaixos de terra van ser realitzats mitjançant una màquina giratòria sota la supervisió ocular de l'arqueòleg. La rasa d'uns 450 metres de llarg i 3 metres d'ample tenia una pendent de +1mm per metre.

Mentre s'obria el col·lector al sector 1 es van fer dos sondejos al final del sector 1 i tres més al sector 2 per veure l'estratigrafia. Els sondejos eren de 1'5m de llarg per 1m d'ample i la profunditat era d'1m al sector 1 i 2m al sector 2. Després de fer-los, es va comprovar que en tots els terrenys semblava haver una estratigrafia comú, un primer nivell de runa o anivellament, sota d'aquest es va documentar un nivell d'argiles vermelles barrejades amb runa, després argiles marrons corresponents amb els sediments aportats pel riu Llobregat i finalment una capa des sorres marines, de la qual se'n desconeix la potència.

Quan s'estava acabant d'obrir el col·lector del Sector 1 una altra màquina giratòria va començar els rebaixos del que serà un futur carrer, encara sense nom, rebaixant 2m i afectant únicament a nivells de runa de l'antiga fàbrica i part d'argiles vermelles abocades per anivellar el terreny per a la seva construcció.

Posteriorment, al mes de març es va procedir a iniciar les obres al Sector 2 on es van fer les obertures dels carrers nous que s'havien de fer, rebaixant en un primer moment 1'5m. Un cop acabat el primer col·lector del Sector 1, la màquina giratòria va procedir a fer els dos col·lectors que s'havien de construir al Sector 2, amb nous rebaixos en dits carrers de 1'5m més.

Els rebaixos es van efectuar segons la necessitat de l'obra assolint la cota necessària entre 0'6 i 1'5 m.s.n.m.

Tots els rebaixos van establir una mateixa estratigrafia, un primer nivell de terres aportades i runes o restes de les antigues fàbriques establertes en la zona a partir dels anys 70 del segle XX (depenent de la zona de la intervenció dins dels diversos solars), un segon nivell d'argiles vermelles barrejades amb runa, un tercer nivell d'argila marró (sediments aportats pel riu Llobregat) i un quart nivell on ja es localitzaven les sorres marines. De tota manera no es pot descartar que sota la cota afectada no hi hagin restes arqueològiques, ja que aquestes sorres evidencien la fase final de funcionament del que havia estat un estuari, essent possible que a major profunditat es puguin donar troballes de derelictes o restes de materials relacionats amb les antigues activitats portuàries.

Conclusions i interpretació

Amb motiu de la reurbanització de la zona situada entre el Passeig de la Zona Franca, el carrer dels Motors, carrer de l'Acer i carrer d'Ulldecona, degut a la proximitat amb l'antic port de Barcelona i de restes ibèriques i romanes al tocar de la muntanya de Montjuic i a la possibilitat d'aparició de restes arqueològiques sota la capa d'argiles de coloració marró o sota les pròpies sorres marítimes, es realitzà el control arqueològic dels rebaixos del subsòl afectat.

Sota una primera capa de runes de les fàbriques construïdes als anys 70 del segle XX a la zona, l'estratigrafia documentada es comporta com a altres sectors afectats al llarg de l'actual delta del Llobregat, és a dir, una primera capa formada per argiles, segurament sediments aportats pel riu Llobregat o algun dels seus antics ramals, en el moment d'anar-se ofegant, la superfície del qual, un cop dessecada la zona, fou emprada com a camps de conreu per la seva gran fertilitat.

Un cop extreta aquesta capa argilosa de colmatació de les maresmes i llacunes, ja apareixen les primeres capes de sorres de platja, que formarien el llit d'aquestes maresmes i llacunes en formació en la seva darrera fase. Aquestes sorres, aportades tant pel riu com per l'acció marina, en altres punts de l'antic estuari presenten potències d'entorn a 4 o 6m abans de localitzar-se evidències antròpiques de la seva utilització com a port natural. Donada la limitada afectació que ha tingut aquesta capa de sorres a la present intervenció, no es pot descartar que sota tota la zona o en llocs propers, es conservin restes d'aquest tipus.

Afectació arqueològica

Durant les tasques de moviments de terres dutes a terme sota el control arqueològic entre els mesos de febrer i març de 2013, no s'ha constatat cap evidència d'activitats antròpiques prèvies a l'actual, motiu pel qual no es pot parlar d'afectació arqueològica, tot i que no es pot descartar la seva presència a les zones no afectades per l'obra.

Bibliografia

- A.A.D.D. (2013): *Passeig de la Zona Franca, carrer dels Motors, carrer d'Ulldecona, carrer de l'Acer. Barri de La Marina del Prat Vermell. Districte de Sants-Montjuïc. Barcelona (Barcelonès)*. Projecte d'Intervenció Arqueològica. Ajuntament de Barcelona. Inèdit.
- AGUILAR, C.; CHORÉN, J. (2010): *Vial Port-Aeroport. Tram 1, entre la B-250 i el polígon industrial Pratenc. Tram: El Prat de Llobregat. (El Prat de Llobregat, Baix Llobregat)*. Memòria inèdita del control arqueològic dut a terme entre els mesos de maig-juny i octubre-novembre de 2009, dipositada a l'Àrea de Coneixement i Recerca de la Generalitat de Catalunya.
- ASENSIO, D., CELA, X., MIRÓ, C., MIRÓ, M.T., REVILLA, E. (2009): "El nucli ibèric de Montjuïc". *Quarhis, època II, núm. 05*, p. 14-85
- CARRERAS CANDI, ED (1982): *Gran Geografia Comarcal de Catalunya*, vol VIII. Barcelona.
- GARCIA MULERO, M.J. (2010): "Metro L9. Estació de Foneria" a *Anuari d'Arqueologia i Patrimoni de Barcelona 2009*, Barcelona, p.198-199.
- GONZÁLEZ, LL.J., RAVOTTO, A. (2010): "Metro L9. Estació de Foneria" a *Anuari d'Arqueologia i Patrimoni de Barcelona 2009*, Barcelona, p.88-91
- HUERTAS CLAVERIA, Josep Maria (1976): *Tots els barris de Barcelona*, Edicions 62.
- INSTITUT CARTOGRÀFIC DE CATALUNYA (n.d): *Mapa de Barcelona*. Obtingut el 22 d'abril de 2013 a <http://www.icc.cat/vissir3>
- IZQUIERDO, P. (1992): "l'ancoratge antic de les Sorres: aportacions a la història econòmica de la costa del Llobregat" a *Fonaments* 8, pp.53-78.
- IZQUIERDO P. (2001): "Paradoxes d'un jaciment gavanenc: l'ancoratge de les Sorres", *Jornades divulgatives Roma a Gavà*. Associació d'Amics del Museu de Gavà, pp. 25-38

- JULIÀ, M., PUIG, F. (1980): "Introducció a l'estudi del poblament del delta del Llobregat en època ibèrica i romana", XXV Assemblea Intercomarcal d'Estudiosos, pp. 392-413. El Prat de Llobregat.
- LLEDÓ BARREDA I CASANOVA, M. (2001): "La romanització de la façana marítima del Llobregat. Resultats de les darreres intervencions". Jornades divulgatives *Roma a Gavà*. Associació d'Amics del Museu de Gavà, pp. 17-23
- MARQUÈS, M.A. (1984): "Les formacions quaternàries del delta del Llobregat" *Institut d'Estudis Catalans, Arxiu de la secció de Ciències LXXI*. Barcelona.
- MARZO, M. (1986): Secuencias fluvio-eólicas en el Buntsandstein del macizo del Garraf (Provincia de Barcelona). Cuadernos Geología Ibérica, 10, 207-233.
- PAGÈS, M. (1992): *Art romànic i feudalisme al Baix Llobregat*, Publicacions de l'Abadia de Montserrat.
- PALET, J.M. (1997). Estudi territorial del Pla de Barcelona: estructuració i evolució del territori entre l'època iberorromana i l'altmedieval. Segles II-I a.C.X-XI d.C. *Estudis i memòries d'Arqueologia de Barcelona 1*. Barcelona.
- PALET, J.M. (2001): "Gavà i el Pla de Barcelona entre l'època ibèrica i l'antiguitat tardana". Jornades divulgatives *Roma a Gavà*. Associació d'Amics del Museu de Gavà, pp. 9-16
- RIBA, O.; BOLÒS, O.; PANAREDA, J.; NUET, J.; GONZÀLVEZ, J. (1979): *Geografia física dels Països Catalans*, Ed. Ketres, Barcelona.
- SOLIAS, J.M. (1993): "La romanització del Baix Llobregat" a La Sentiu 18. Gavà.
- http://es.wikipedia.org/wiki/El_Prat_de_Llobregat
- <http://www.elprat.cat/coneixer/Història>
- <http://www.w110bcn.cat/lamarina/hist.html> HISTÒRIA DE LA MARINA-PRAT VERMELL: Obtingut el 22 d'abril de 2013



- [www.bargusa.com/la marina/hist.html](http://www.bargusa.com/la_marina/hist.html)
- www.viquipedia.org/lamarinapratvermell



Annexos



Annex 1

Documentació fotogràfica

Índex de fotografies

Foto 1. *Plànol amb la divisió del solar en dos sectors.*

Foto 2. *Sector 1. 2-Primers 50 metres de la rasa del col·lector al carrer dels Motors (8).*

Foto 3. *Sector 1. 1-Rebaixos fets al primer tram del sector, prop del carrer de l'Acer (4).*

Foto 4. *Sector 1. 5-Rebaixos a l'últim tram del sector, prop del Passeig de Zona Franca.*

Foto 5. *Sector 1. 6-Rasa del col·lector entre els 201 i 400 metres (4).*

Foto 6. *Sector 2. Obertura del carrer Nou entre els carrers Ulldecona i Pontils (9).*

Foto 7. *Sector 2. Obertura del carrer Nou entre els carrers Ulldecona i Pontils (8). Detall del tall estratigràfic.*

Foto 8. *Sector 2. 2-Col·lector del carrer Pontils (4).*


Foto 9. *Sector 2. Obertura del carrer Nou entre Pontils i Passeig Zona Franca (3).*

Foto 10. *Sector 2. 3-Col·lector del carrer Nou (3).*




Inventari fotogràfic del CD annex

1_11-13_Sector_1







1.1_11-13_Vista_general

-  De 011-13 (1) a 011-13 (9). Sector 1. Vista general del solar dels carrers Motors amb l'Acer

1.2_11-13_Sondejos

-  011-13 (10). Vista general dels sondejos
-  011-13 (11). Sondeig 1
-  011-13 (12). Sondeig 2

1.3_11-13_Rebaixos

-  De 011-13 (13) a 011-13 (25). Sector 1. Rebaixos fets al primer tram del sector, prop del carrer de l'Acer
-  De 011-13 (26) a 011-13 (27). Sector 1. Detall de la runa estreta als rebaixos del primer sector, prop del carrer de l'Acer
-  011-13 (28). Sector 1. Desbrossament del final del sector
-  De 011-13 (29) a 011-13 (47). Sector 1. Rebaixos fets al tram central del primer sector
-  De 011-13 (48) a 011-13 (69). Sector 1. Rebaixos a l'últim tram del sector, prop del Passeig de la Zona Franca
-  De 011-13 (70) a 011-13 (78). Sector 1. Obertura del carrer sense nom

1.4_11-13_Col·lector

-  De 011-13 (79) a 011-13 (86). Sector 1. Inici de la rasa del col·lector al carrer dels Motors cantonada carrer de l'Acer

- ▣ De 011-13 (87) a 011-13 (100). Sector 1. Primers 50 metres de la rasa del col·lector al carrer dels Motors
- ▣ De 011-13 (101) a 011-13 (103). Sector 1. Detall dels estrats argilós i sorrenc a cota 0'70 m.s.m.
- ▣ De 011-13 (104) a 011-13 (106). Sector 1. Construcció del col·lector
- ▣ De 011-13 (107) a 011-13 (116). Sector 1. Rasa del col·lector entre els 51 i 200 metres
- ▣ De 011-13 (117) a 011-13 (129). Sector 1 Rasa del col·lector entre els 201 i 400 metres
- ▣ De 011-13 (130) a 011-13 (131). Sector 1 Rasa del col·lector entre els 401 i 440 metres

▣ 2_11-13_Sector_2

▣ 2.1_11-13_Vista_general


- ▣ De 011-13 (132) a 011-13 (134). Sector 2. Procés de neteja del sector
- ▣ De 011-13 (135) a 011-13 (143). Sector 2. Vistes generals abans de començar els moviments de terra

▣ 2.2_11-13_Sondejos

- ▣ 011-13 (144). Inici dels sondejos
- ▣ 011-13 (145). Sondeig 1
- ▣ 011-13 (146). Sondeig 2
- ▣ 011-13 (147). Sondeig 3

▣ 2.3_11-13_Obertura_del_carrer_Nou

- ▣ De 011-13 (148) a 011-13 (169). Sector 2. Obertura del carrer Nou entre els carrers Ulldecona i Pontils
- ▣ De 011-13 (170) a 011-13 (215). Sector 2. Obertura del carrer Nou entre Pontils i Passeig Zona Franca

 2.4_11-13_Col·lector




-  De 011-13 (216) a 011-13 (219). Sector 2. Neteja de les terres abocades per l'obra del costat
-  De 011-13 (220) a 011-13 (229). Sector 2. Col·lector del carrer Pontils
-  De 011-13 (230) a 011-13 (236). Sector 2. Col·lector del carrer Nou



Foto 1. Plànol amb la divisió del solar en dos sectors.



Foto 2. Sector 1. 2-Primers 50 metres de la rasa del col·lector al carrer dels Motors (8).



Foto 3. Sector 1. 1-Rebaixos fets al primer tram del sector, prop del carrer de l'Acer (4).



Foto 4. Sector 1. 5-Rebaixos a l'últim tram del sector, prop del Passeig de la Zona Franca.



Foto 5. Sector 1. 6-Rasa del col·lector entre els 201 i 400 metres (4).



Foto 6. Sector 2. Obertura del carrer Nou entre els carrers Ulldecona i Pontils (9).



Foto 7. Sector 2. Obertura del carrer Nou entre els carrers Ulldecona i Pontils (8). Detall del tall estratigràfic.



Foto 8. Sector 2. 2-Col·lector del carrer Pontils (4).



Foto 9. Sector 2. Obertura del carrer Nou entre Pontils i Passeig de la Zona Franca (3).



Foto 10. Sector 2. 3-Col·lector del carrer Nou (3).

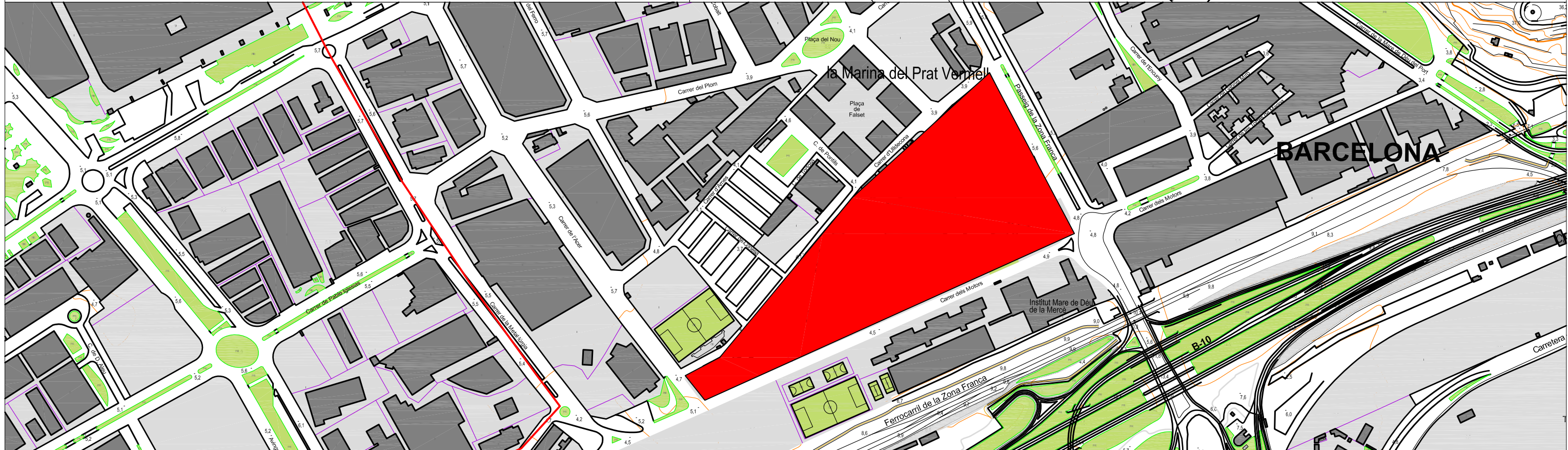
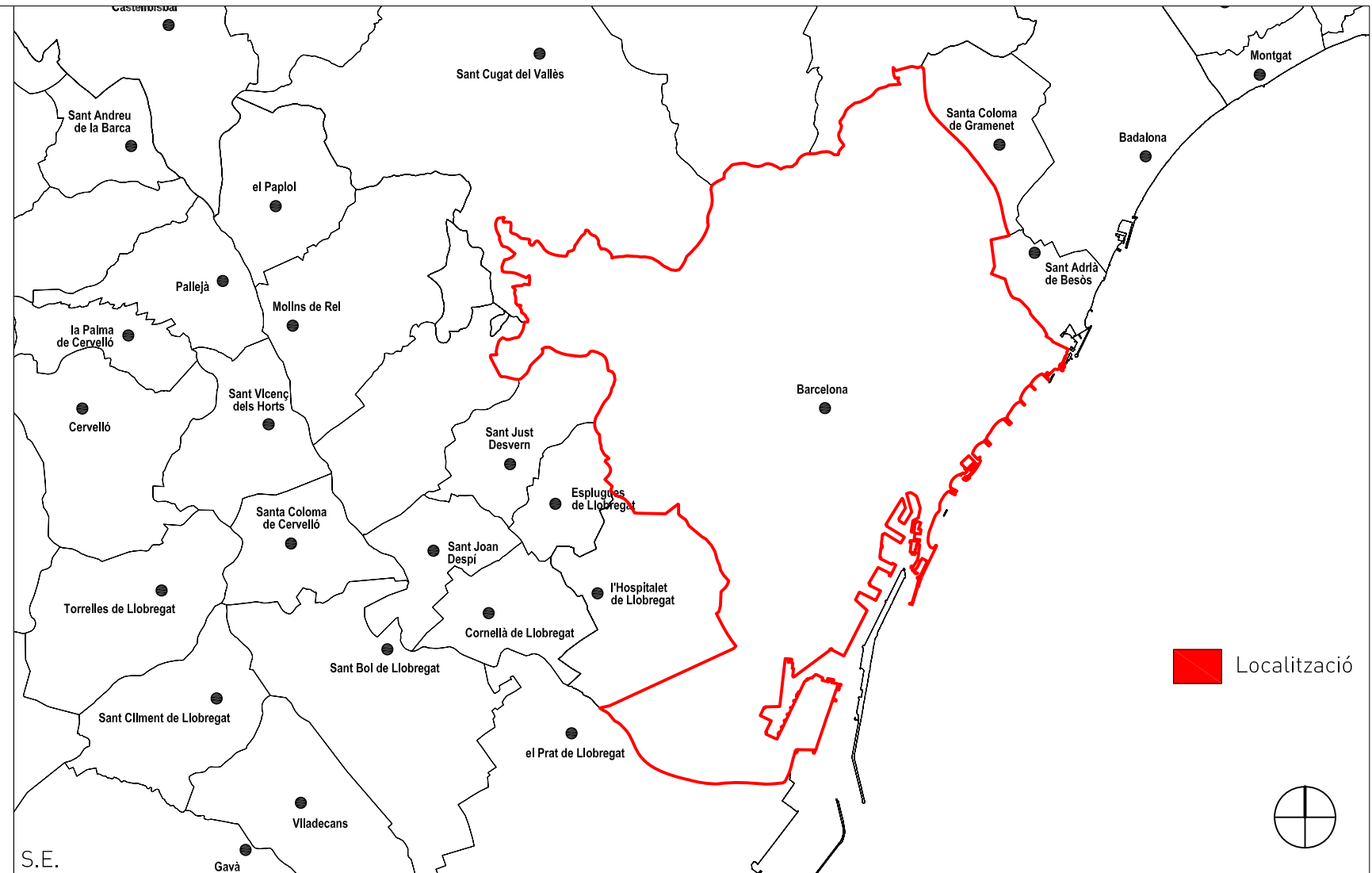
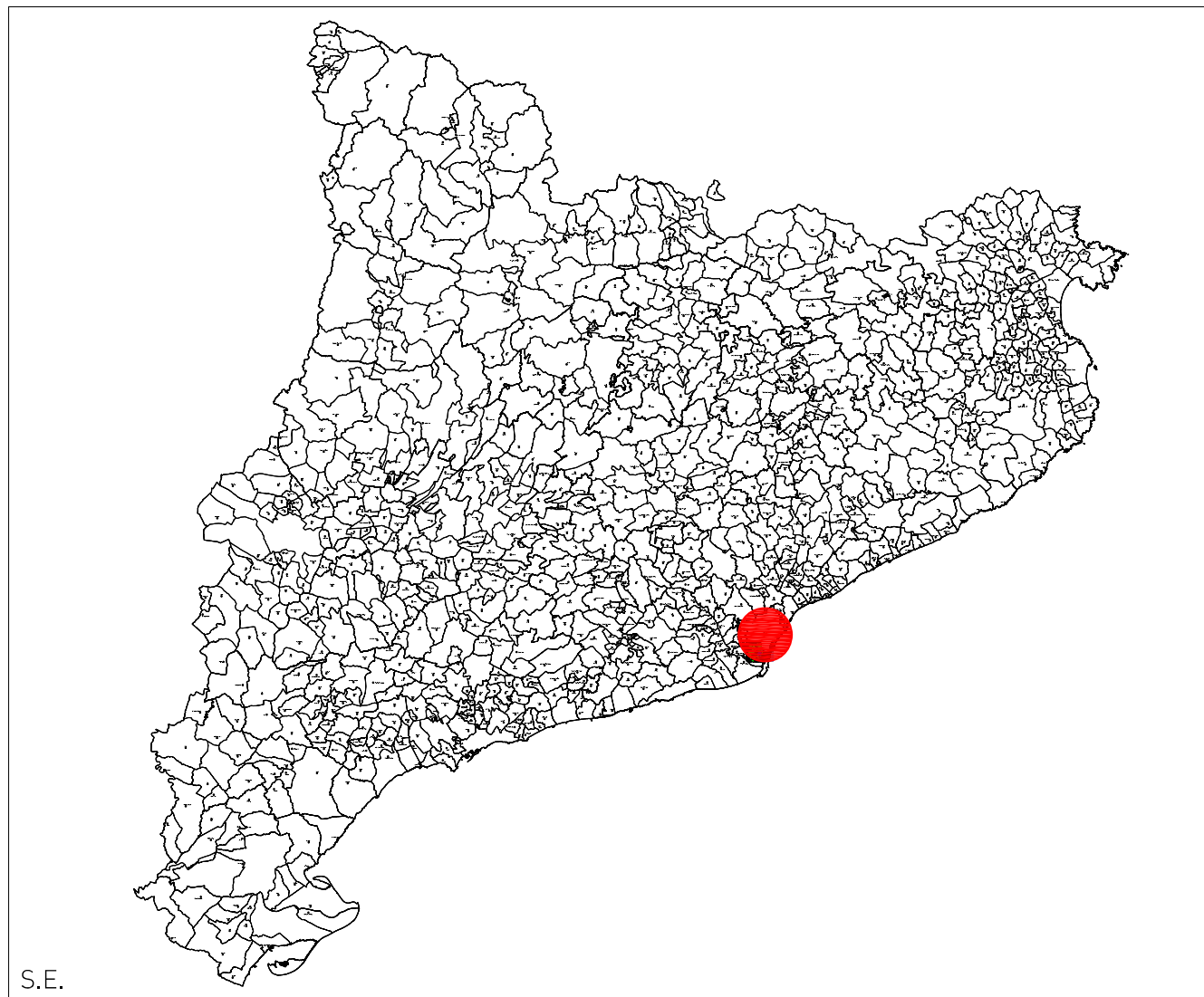


Annex 2

Planimetries

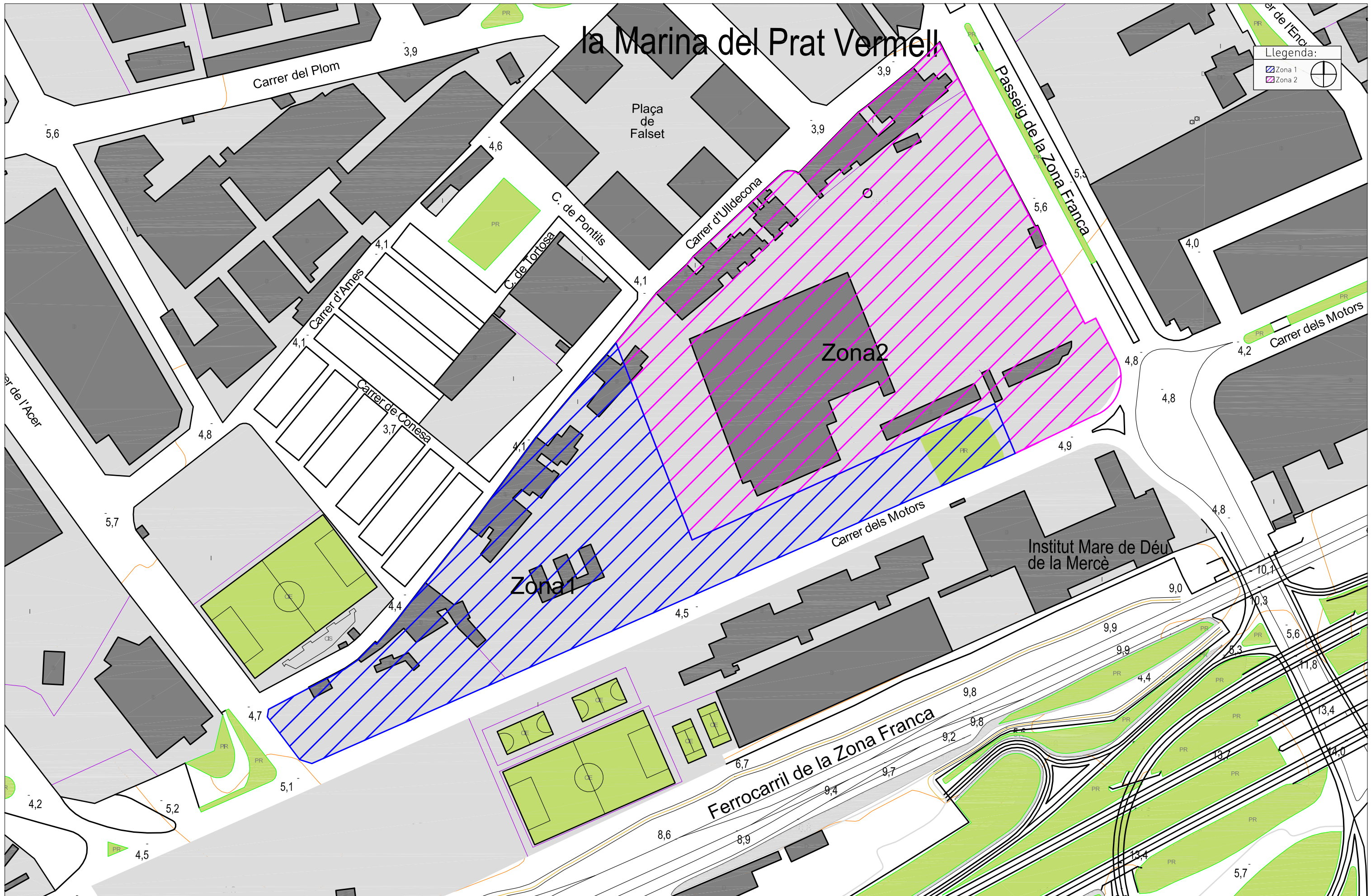
Índex de plànols

- 1- Localització E: 1/5.000. A3
- 2- Àreas d'actuació E: 1/2.000. A3
- 3- Situació de les rases E: 1/2.000. A3
- 4- Seccions A-A', B-B' i C-C' E: 1/125. A3
- 5- Secció D-D' E: 1/20. A3



	<p>Intervenció Pg. de la Zona Franca, C. dels Motors, C. d'Uldecona, C. de l'Acero. (Barcelona)</p>	<p>Títol Plànol de localització</p>	<p>Director Jordi Petit Gil</p>	<p>Planimetria Markary García Álvarez</p>	<p>Núm 1</p>	<p>Data Febrer-abril 2013</p>	<p>Escala A3- 1:5.000</p>	<p>Observacions Base topogràfica ICC. Sistema de ref. ETRS89</p>
--	---	---	-------------------------------------	---	------------------	-----------------------------------	-------------------------------	--

la Marina del Prat Vermell


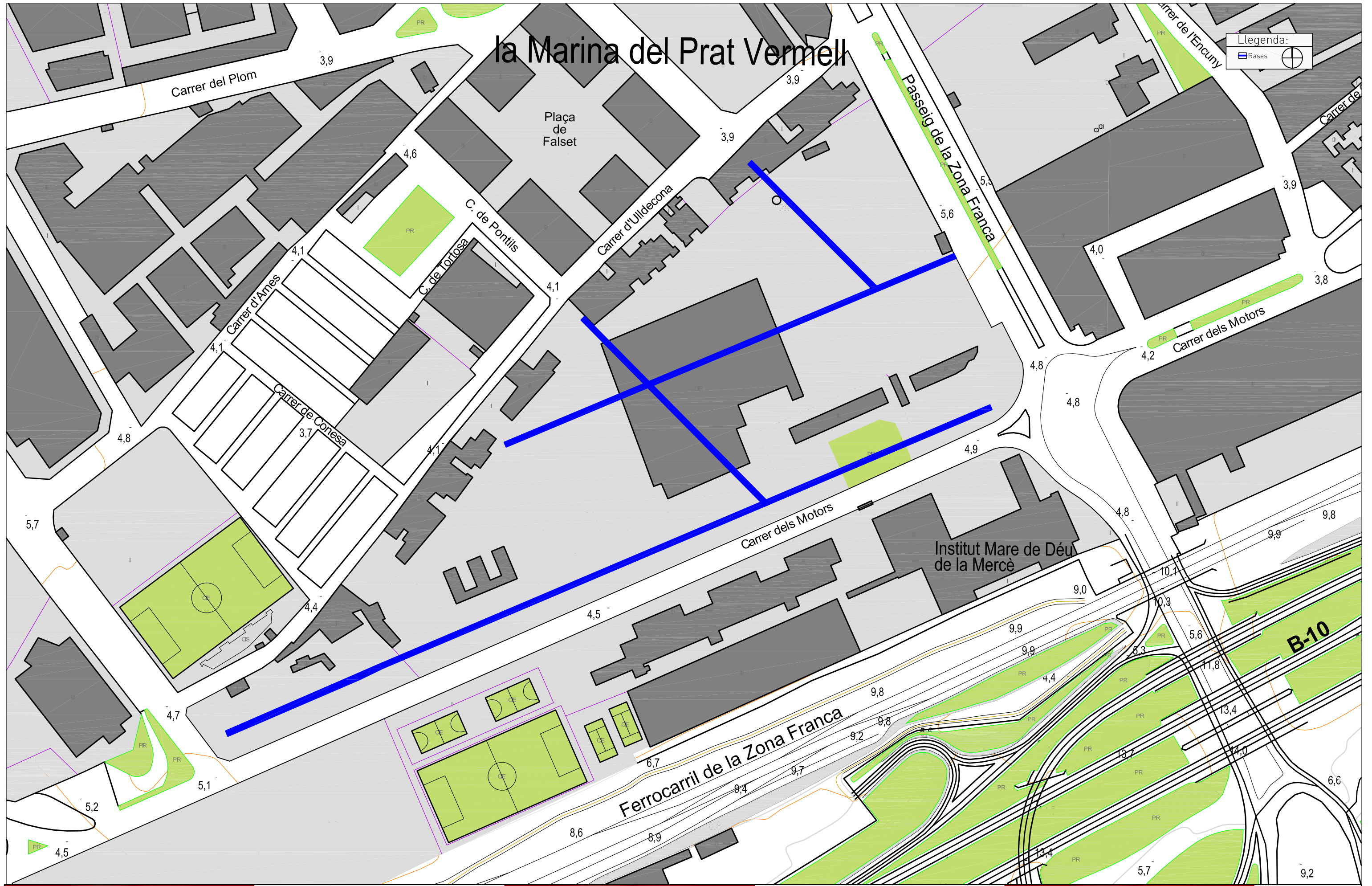


	Intervenció Pg. de la Zona Franca, C. dels Motors, C. d'Ulldecona, C. de l'Acer. (Barcelona)	Títol Àrees d'actuació	Director Jordi Petit Gil	Planimetria Markary García Álvarez	Núm 2	Data Febrer-abril 2013	Escala A3- 1:2.000	Observacions Base topogràfica ICC. Sistema de ref. ETRS89
--	--	---------------------------	-----------------------------	---------------------------------------	----------	---------------------------	-----------------------	---

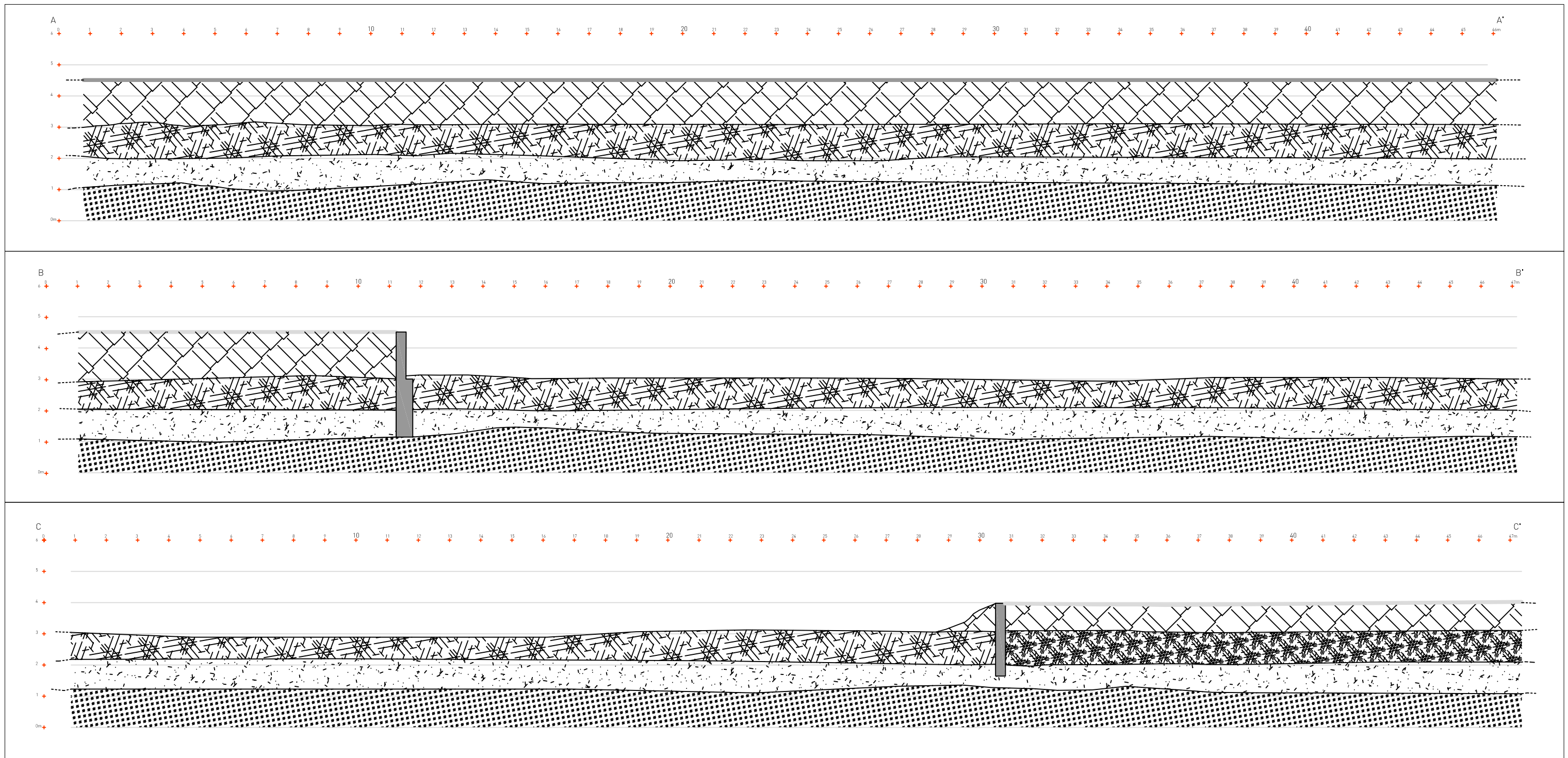
la Marina del Prat Vermell

Llegenda:

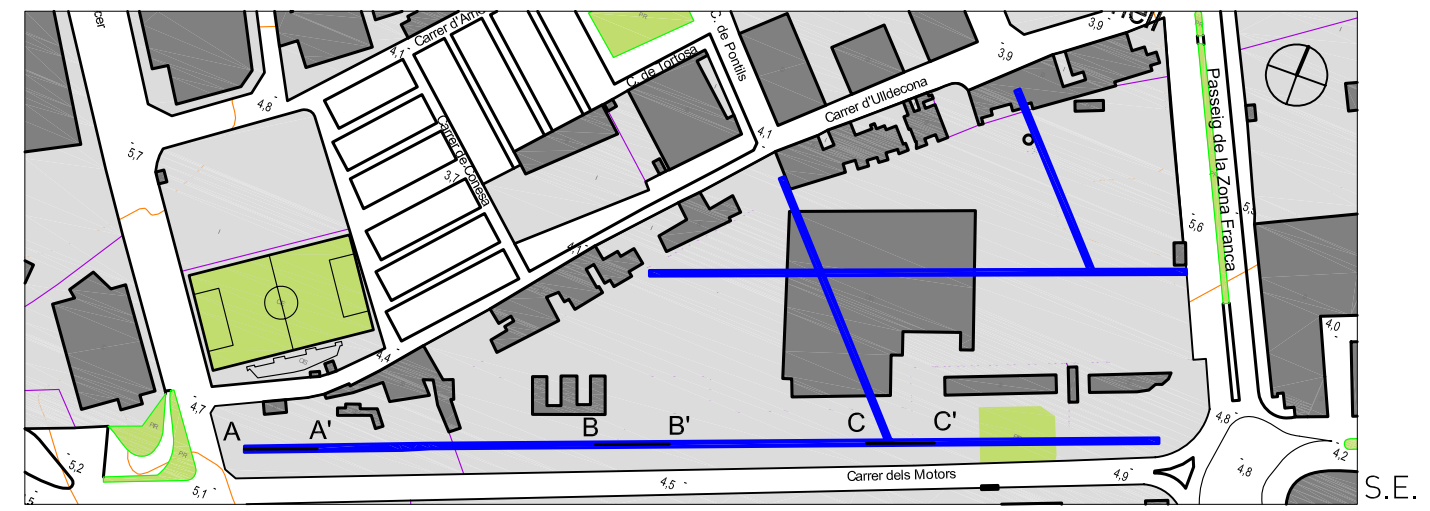
- Rases

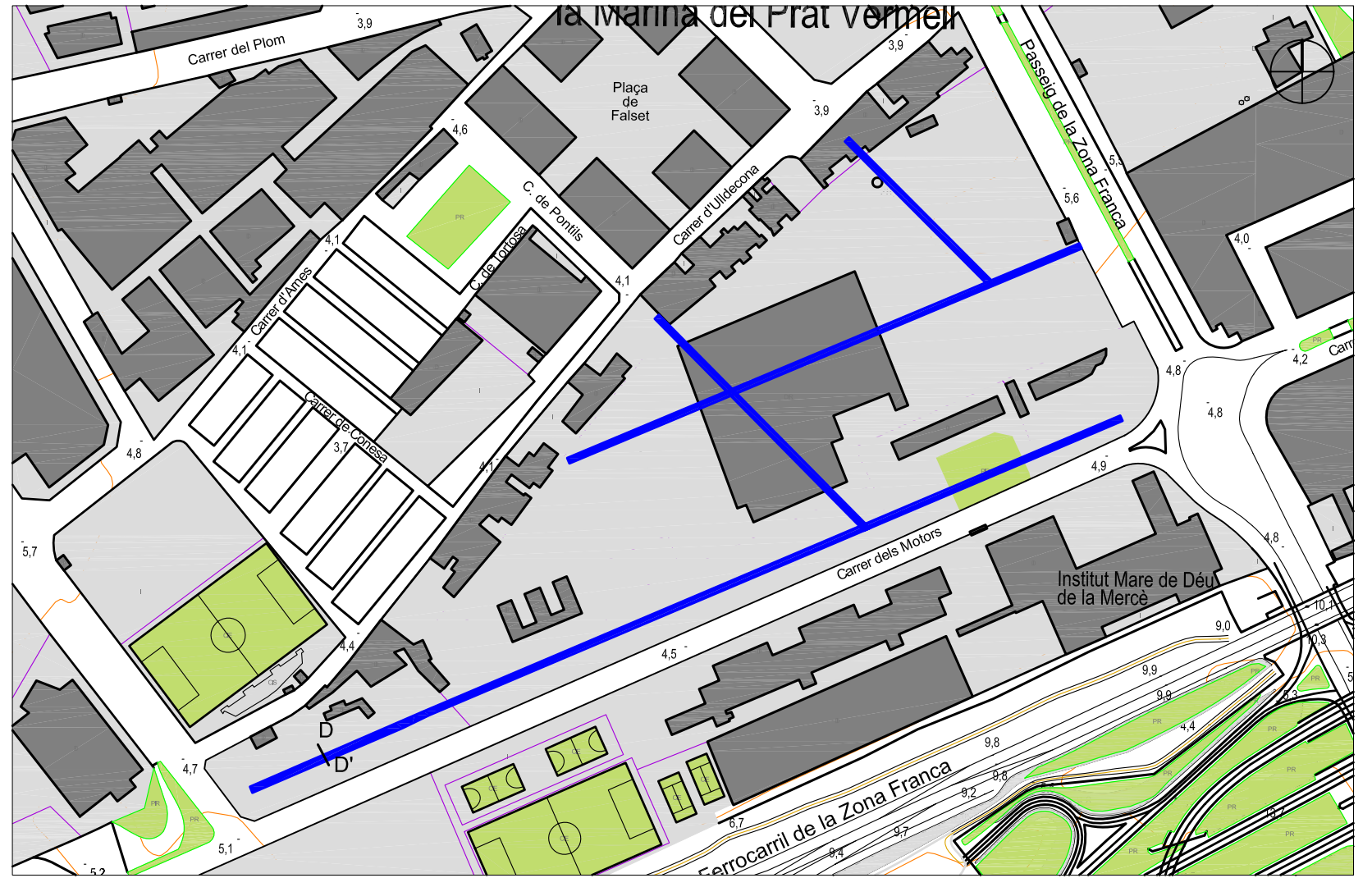
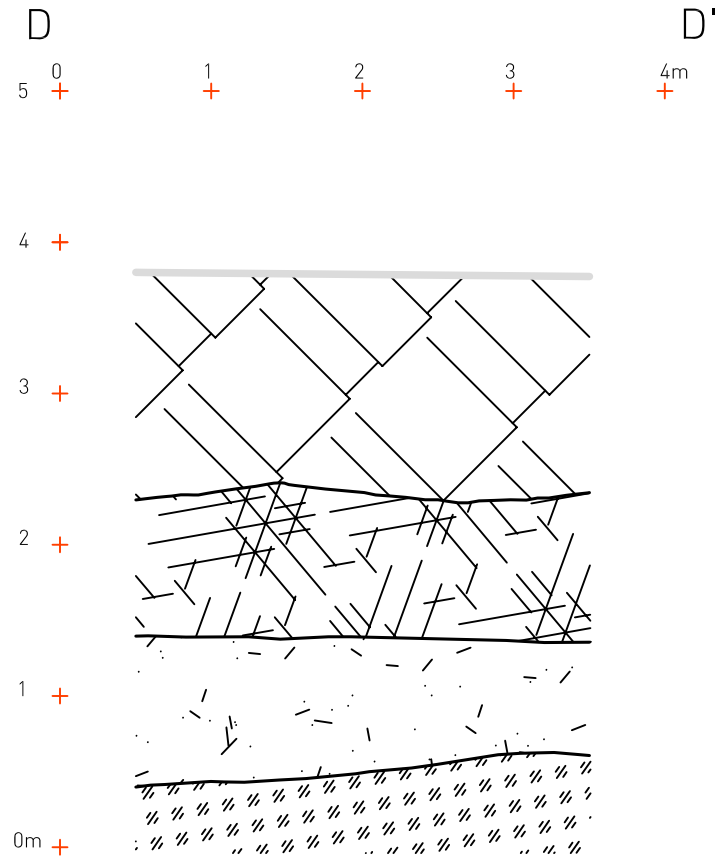
	Intervenció Pg. de la Zona Franca, C. dels Motors, C. d'Uldecona, C. de l'Acer. (Barcelona)	Títol Situació de les rases	Director Jordi Petit Gil	Planimetria Markary García Álvarez	Núm 3	Data Febrer-abril 2013	Escala A3- 1:2.000	Observacions Base topogràfica ICC. Sistema de ref. ETRS89
--	---	--------------------------------	-----------------------------	---------------------------------------	----------	---------------------------	-----------------------	---



- Llegenda:
- Nivell de runa
 - Argila vermella amb pedres i runa
 - Argila marró
 - Sorres
 - Estructures en secció
 - Rases
 - Paviments



	<p>Intervenció Pg. de la Zona Franca, C. dels Motors, C. d'Ulldecona, C. de l'Acer. (Barcelona)</p>	<p>Títol Seccions A-A', B-B', C-C'</p>	<p>Director Jordi Petit Gil</p>	<p>Planimetria Markary García Álvarez</p>	<p>Núm 4</p>	<p>Data Febrer-abril 2013</p>	<p>Escala A3- 1:125</p>	<p>Observacions Base topogràfica ICC. Sistema de ref. ETRS89</p>
--	---	--	-------------------------------------	---	------------------	-----------------------------------	-----------------------------	--



S.e.

Llegenda:	
	Nivell de runa
	Argila vermella amb pedres i runa
	Argila marró
	Sorres
	Rases
	Paviments

	Intervenció	Títol	Director	Planimetria	Núm	Data	Escala	Observacions
	Pg. de la Zona Franca, C. dels Motors, C. d'Uldecona, C. de l'Acer. (Barcelona)	Secció D-D'	Jordi Petit Gil	Markary García Álvarez	5	Febrer-abril 2013	A3-1:20	Base topogràfica ICC. Sistema de ref. ETRS89