



El transport a Santa Coloma de Gramenet

Història i evolució



Marta Roig

El transport a Santa Coloma de Gramenet

Història i evolució



Marta Roig

**Beques per a treballs de recerca sobre
la història de Santa Coloma de Gramenet
Modalitat "La ciutat metropolitana"
Convocatòria 2015**

© del text: Marta Roig Leronés

© de les imatges: els autors respectius

© de l'edició: Museu Torre Balldovina, Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet

Primera edició: maig de 2019

Tinenta d'alcaldesa responsable de Cultura i Memòria Històrica: Petra Jiménez

Direcció del treball: Ramon Sagués

Coordinació de l'edició: Magda Clavell

Correcció lingüística: CNL L'Heura

Disseny i maquetació: Estudi Marta Sansa

Impressió i enquadernació: CPL editorial

Dipòsit legal B 12161-2019

ISBN 978-84-9165-210-6



L'evolució del transport a Santa Coloma de Gramenet

Teniu a les vostres mans un dels treballs de recerca que, iniciat el 2015 i impulsat pel Museu Torre Balldovina, aprofundeix en un àmbit d'estudi de la història recent de la nostra ciutat i que té com a objectiu la difusió del coneixement en el conjunt de la ciutadania.

En el marc de la modalitat d'investigació "La ciutat metropolitana", la historiadora Marta Roig fa una interessant i exhaustiva anàlisi sobre 'El transport a Santa Coloma de Gramenet. Història i evolució'. En aquest text, podreu conèixer els antecedents de la mobilitat i les infraestructures del nostre municipi, des de l'any 1900, amb les primeres vies de comunicació amb l'exterior, fins a l'arribada del metro a la ciutat, el 21 de desembre de 1983, i la prolongació fins al barri del Fondo, el 1992. En conjunt ens parla també de la relació dels diferents mitjans de transport amb els colomencs i les colomenques.

Aquesta investigació s'ha pogut realitzar a partir de les fonts documentals de l'arxiu municipal, del Museu, així com altres referències informatives dels serveis d'urbanisme i mobilitat del consistori i d'altres institucions.

L'objectiu d'aquesta iniciativa és facilitar les eines necessàries per tal d'incentivar la investigació a la nostra ciutat, i apropar aquests àmbits d'estudi a la ciutadania.

Núria Parlon Gil

Alcaldeessa de Santa Coloma de Gramenet

Índex

A faint, light-colored background map of a city grid, showing a complex network of streets and blocks, typical of a historical or urban planning map. The map is centered on the page and serves as a decorative element behind the title.

1	Els orígens de Santa Coloma i les primeres vies de comunicació	6
2	Anys 1900-1939	12
	1. Context històric i evolució de la població	13
	2. El riu i les rieres	17
	3. Infraestructures i transport	18
3	Anys 1940-1950	28
	1. Context històric i evolució de la població	29
	2. Infraestructures i transport	32
4	Anys 1951-1960	38
	1. Context històric i evolució de la població	39
	2. Infraestructures i transport	41
5	Anys 1961-1970	48
	1. Context històric i evolució de la població	49
	2. Infraestructures i transport	51
6	Anys 1971-1980	54
	1. Context històric i evolució de la població	55
	2. Infraestructures i transport	56
	Consideracions finals	62
	Annexos	68
	Bibliografia i fonts	78

A faint, light-colored map of the city of Santa Coloma de Gramenet is visible in the background, showing a grid of streets and some green spaces.

Els orígens de Santa Coloma i les primeres vies de comunicació

1

Santa Coloma de Gramenet és un municipi petit i amb una història poblacional que va molt lligada als condicionants físics del seu territori: situat al marge esquerre del riu Besòs, en el pla del Barcelonès i al peu de la serra de Marina.

Els primers habitants de la zona els trobem al turó més meridional dels 7 km que té el terme municipal de la ciutat, on actualment es troba l'hospital de l'Esperit Sant. Es tracta d'un agrupament de fons de cabana originari del Neolític tardà i, per tant, datat vers el 3500 aC. El que actualment és el pla del Besòs, en aquells moments era una zona d'aiguamolls fins a uns 500 metres més amunt de l'actual pont de Santa Coloma. D'altra banda, la línia de la costa es trobava desplaçada més cap a l'interior i, per tant, en aquests moments les vies de comunicació a la zona eren inexistents.

Cap als segles IX i VI aC comencen a arribar a aquesta zona pobladors celtas que, barrejant-se amb la minsa població autòctona, es van establir en l'espai que avui forma el nucli antic de Santa Coloma i els voltants de Can Butinyà on s'hi assentaren veritables poblats de cabanes, tal i com mostren els jaciments de la serra de Mosques d'Ase.



Vista aèria de les restes del poblat ibèric del Puig Castellar.

Posteriorment, en anys més convulsos, els habitants de les zones planes preferiren establir el seu habitatge a dalt de les muntanyes on la defensa era més fàcil. És per això que al cim del puig Castellar o turó del Pollo es troben les restes més antigues d'un poblat ibèric que ocupà aquest espai entre el segle VI i el 195 aC, moment en què els seus habitants, hostils als colonitzadors romans, foren obligats a viure a les terres baixes, on s'assentaren els fonaments dels primers habitatges pagesos que, posteriorment, esdevindrien els primers masos dispersos de la Vall Carcerenya i dels regadius del Besòs.

És en època de l'Imperi romà quan ja comencem a trobar un entramat de vies de comunicació que tenien com a objectiu unir les principals urbs de la zona (Barcino, Baetulo, Iluro, etc.) entre si i amb la capital de l'Imperi.

Així la petita ciutat de Barcino estava emmurallada i disposava de quatre portals, dels quals, per la porta de Mar s'anava cap als molins seguint la vora del rec Comtal. Aquest camí passava per l'actual barri de Sant Martí fins que en algun punt travessava el Besòs per passar per Santa Coloma i seguir cap al nord per Sant Jeroni i Canyet.

D'altra banda, l'antiga via romana de Marina es dirigia cap al Maresme després de passar el riu Besòs a l'alçada del Molinet (antic molí del bisbe Ramon Llobet) a través d'un pont de fusta. En aquest punt sortia un camí de ferra-dura que seguint l'arbreda riberenca anava des de Sant Adrià fins a Santa Coloma. Anomenat l'estrada de Santa Engràcia, era l'antic camí Ral d'anar a Montcada que passava pel costat de l'església romànica i sortia per Can Franquesa.

Un altre camí d'indubtable antiguitat és el del Fondo Sistrells que es dirigia pel Fondo a Badalona (Baetulo) continuant el camí de la Sagrera, al costat de l'església vella de Santa Coloma, anomenat més endavant carrer Major. Fins a inicis dels anys 20 del segle XX, es va anomenar camí o carretera a Badalona, després carrer del Mercat fins a la Guerra Civil. Durant el franquisme va rebre el nom de carrer de José Antonio Primo de Rivera i des del 1979 s'anomena Rafael Casanova.

Al marge dret del riu hi trobem el camí romà de Montcada i Vallès o Via Francisca, refet pels francs sobre la calçada romana i que passava a la vora del rec Comtal. A més, també hi devia haver petits camins de ribera, a frec de riu. Així, darrera de la gran salzereda, hi havia un vell camí moliner que ha arribat fins als nostres dies amb el nom de camí Fiscal.

Aquest camí a Montcada, juntament amb el camí de Sant Adrià a Santa Coloma paral·lel al riu pel marge esquerre, va haver de ser modificat a causa

de les inundacions produïdes per les riuades que el privaven del trànsit. És per aquest motiu que es feu passar aquest camí per dins del poble passant per Can Zam i Can Franquesa.¹

Després de la caiguda de l'Imperi romà la dispersió dels masos més importants és una continuació de les residències patriarcal. Així, vers l'any mil, a la zona hi devia haver una població dispersa d'unes 140 o 150 persones repartides en unes 30 llars amb una petita església dedicada a Santa Coloma (avui desapareguda) i un petit nucli urbà al seu voltant.

Durant els segles posteriors Santa Coloma va mantenir l'aspecte rural d'un llogaret humil. Era un poble de petits pagesos, aïllat a l'esquerra del riu, ocult entre les salzeredes fluvials, els fruiterars del regadiu i els canyars de les rieres. Així al segle XIV comptava amb 31 focs i diversos molins fariners, motiu pel qual s'havien establert recloses al riu per desviar l'aigua.

Cap al segle XVIII bona part dels pagesos de la població tenia contractes de parceria i en alguns masos i torres importants hi havia masovers. Els conreus eren de blat, blat de moro, cànem, hortalisses, vinya, moreres, fruiters, lli i verdures.



Vista de Santa Coloma, any 1913.

¹ VILASECA, Joan (1985), *Història General de Santa Coloma de Gramenet*. Santa Coloma de Gramenet: Ajuntament, p. 75.

Les masies més importants en aquells temps eren la Torre Balldovina, la d'en Damià Dordal, la Torre d'en Gabriel Carcereny (Torre Pallaresa), Torre d'Onofre Mariné, Torre de Feliu Jané, torre d'Andreu Banús i torre de Salvador Martí.

A inicis del segle XIX Santa Coloma tenia uns 600 habitants dels quals, més de 100 vivien a les masies i torres del camp, apartades del nucli urbà. Les cases del poble, en canvi, s'havien anat edificant al voltant de l'església durant la baixa edat mitjana.

L'any 1876 s'acordà millorar l'entrada al poble reparant el camí veïnal de Sant Adrià per la compra de 1.250 m² de l'era de Can Pascali, que cenyia el carrer. En canvi, el camí veïnal de Badalona o camí del Fondo estava totalment deixat i era pràcticament intransitable, sobretot quan plovia.

A mesura que anava avançant el segle es feren noves cases a les vores dels camins, i els torrents es van convertir en nous carrers. Així al torrent de les Atzavares s'hi construïren, a més de cases, alguna petita indústria de teixits amb telers a mà.

Per tant, podem afirmar que als darrers trenta anys del segle XIX els torrents, caminets, passos i rieres serviren de guia als arranjaments de cases que anaven edificant-se. Amb això, abans d'arribar al segle XX, l'àrea urbana de Santa Coloma s'havia triplicat, sense comptar l'augment de les cases del Raval.

És en aquests anys que l'Ajuntament de Sant Andreu demana al de Santa Coloma de construir conjuntament un pont a nivell del Molinet que uneixi les dues poblacions però la proposta no fou acceptada per falta de pressupost.

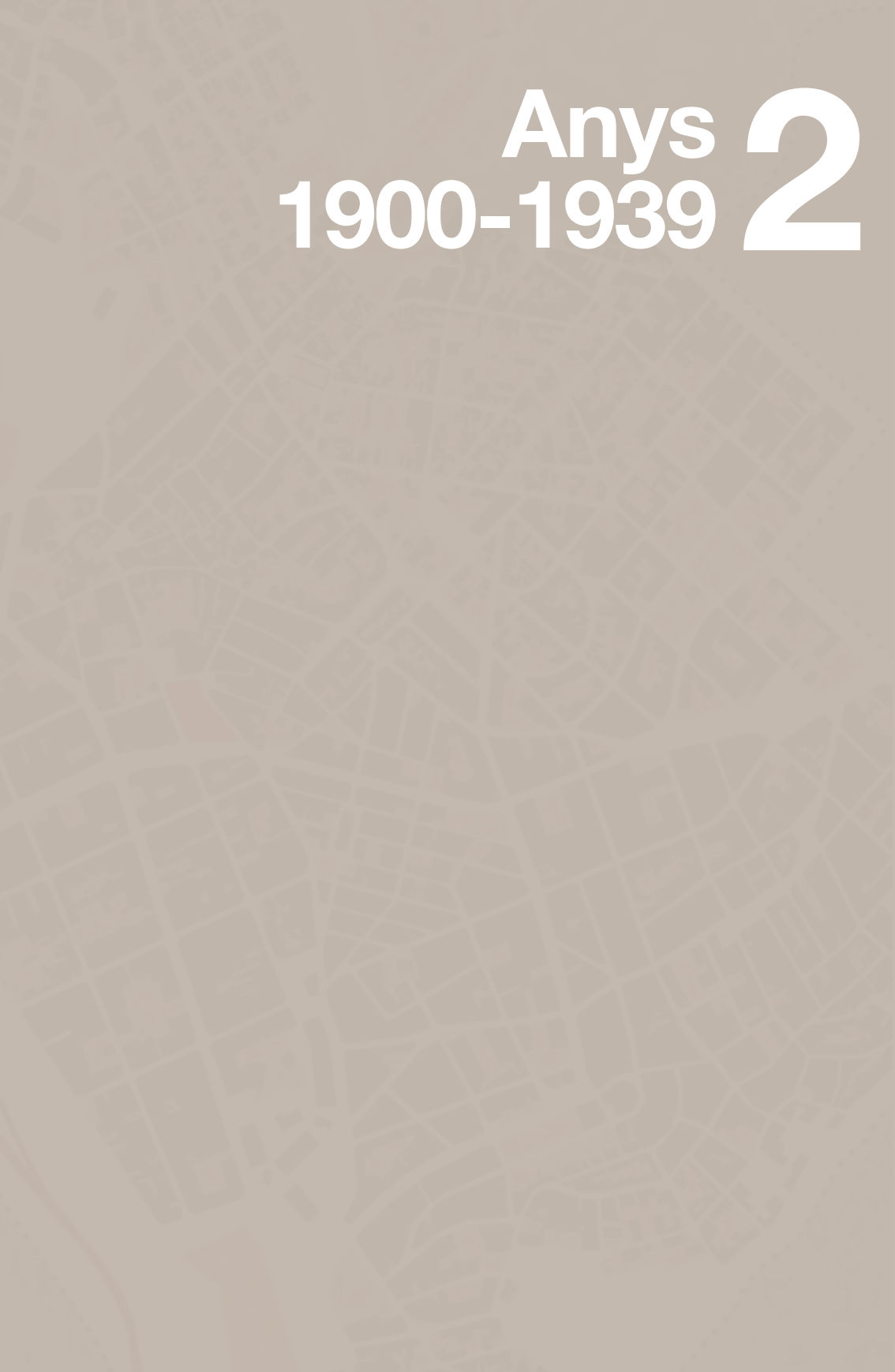


Torres i masies Carrers antics Ermites

- | | |
|----------------------------------|---------------------------|
| 1. Carrer Claustrilla vta | 1. Associació |
| 2. Carrer de la Placa (Salvador) | 2. El carrer de Sant Joan |
| 3. Carrer Nou | 3. Carrer del vell |
| 4. Carrer del Sol | 4. Carrer del vell |
| 5. Carrer del Sol | 5. Carrer del vell |
| 6. Carrer del Sol | 6. Carrer del vell |
| 7. Carrer del Sol | 7. Carrer del vell |
| 8. Carrer del Sol | 8. Carrer del vell |
| 9. Carrer del Sol | 9. Carrer del vell |
| 10. Carrer del Sol | 10. Carrer del vell |
| 11. Carrer del Sol | 11. Carrer del vell |
| 12. Carrer del Sol | 12. Carrer del vell |

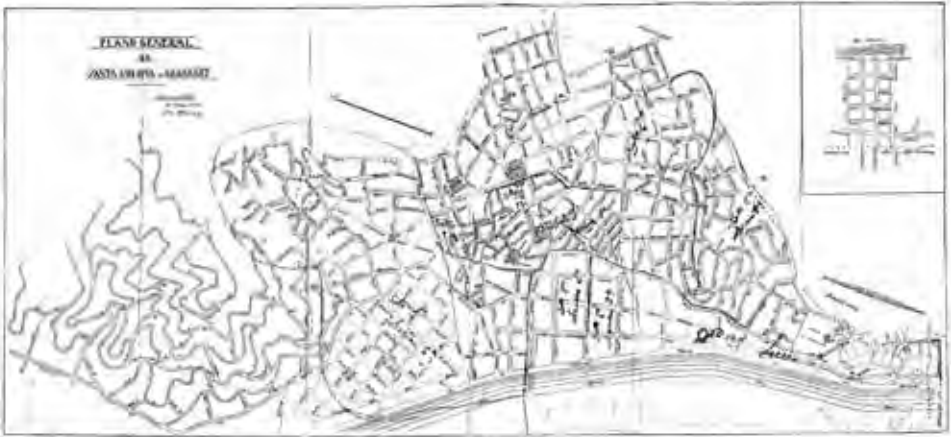
Plànol de torres, masies, carrers antics i
ermites de Santa Coloma, any 1945.²

² VILASECA, J. (1985). Op. cit., p. 214-215.

A faint, light brown background map of a city grid, showing streets and building footprints, covering the entire page.

Anys 2

1900-1939



Plànol de Santa Coloma de Gramenet, any 1926.

1. Context històric i evolució de la població

Des dels orígens el nucli poblacional de Santa Coloma s'ha caracteritzat per ser un municipi de poca extensió. A principis del segle xx, Santa Coloma comptava amb una extensió de 8.003,275 m², que es dividia entre els dos marges del riu Besòs.

En el seu paisatge predominaven els conreus agrícoles, entre els quals destacava principalment la vinya, els cereals i el cultiu de regadiu als marges del riu o les rieres que creuaven la població. Entre aquests últims destacaven les maduixes i els pèsols, que eren molt apreciats. La serra de Marina, que tancava el municipi per la zona nord i nord-oest era una zona boscosa només tacada per alguna vinya.

En aquests anys la població acabava de superar els 1.500 habitants. La majoria eren fills de Santa Coloma i pertanyien a les famílies tradicionals del poble tot i que cal destacar en aquest primer moment l'arribada al municipi d'estiuejants. Aquest fenomen s'inicia a finals del segle XIX quan membres de la burgesia barcelonina van triar Santa Coloma com a lloc d'estiueig habitual per la proximitat amb Barcelona i la tranquil·litat del lloc i es construïren edificis residencials segons les modes del moment.

El nucli antic de la població havia crescut al voltant de l'església vella des d'època medieval i es trobava al marge esquerre del riu. El poble havia anat creixent lentament en direcció cap a muntanya. A banda d'això, hi havia diverses masies disseminades pel territori tot i que la majoria estaven situades



El nucli antic, amb la fàbrica de teixits de can Baró al davant.

a les terres properes a la principal via de comunicació de la població des de temps antics: la carretera de Sant Adrià a la Roca que creuava el municipi de sud a nord.

A principis del segle xx la indústria arribà a la població atreta per la proximitat de Barcelona (la distància entre la plaça de la Vila de Santa Coloma i la plaça Catalunya de Barcelona és de 9 km). En aquell moment, la majoria de fàbriques s'instal·laren allunyades del casc urbà, al marge dret del riu, ja que ofería sòl a millor preu, era més a prop de Barcelona i donava la possibilitat d'utilitzar el tren pel transport de productes.

Tot i això, una de les fàbriques més destacades, la *Pañolerías Baró S.A.* i altres produccions locals es van situar al marge esquerre, algunes al bell mig del poble, com la fàbrica de teixits de Can Xiquet (al carrer Major) o la fàbrica de gasoses La Colomenca.

Cal destacar que l'activitat fabril no arribà a ser mai l'ocupació principal. En un principi s'hi mantingué com una activitat complementària per a la millora dels ingressos familiars i més endavant passà a ser la segona ocupació pel que fa al nombre de treballadors per darrere de l'agricultura.

A finals del segle XIX i principis del XX els habitants de Santa Coloma es dedicaven majoritàriament a l'agricultura com a propietaris o com a treballadors de la terra. La major part de la terra rústica estava concentrada en



Pagesos de Santa Coloma a principis de segle.

mans de vuit o nou terratinents (Josep Martí, Pau Quadres, Ferran de Sagarra, Joan Franquesa, el comte de Llar, Carolina de les Llanes, etc.). La majoria eren forasteres, principalment de Barcelona i propietaris de masies (la Torre Balldovina, Can Franquesa, Can Zam, Can Pascali, etc.).

La dedicació de molts pagesos i la creació de noves vies de comunicació, amb el consegüent accés als mercats, va permetre als pagesos del municipi comercialitzar els seus productes. Les preuades maduixes i els pèsols són els dos productes agrícoles amb els quals es comercia amb Barcelona. A tall d'anècdota, a principis de segle els venedors de maduixes no agafaven el tramvia de vapor, conegut com a “tramvia de fuego”, perquè el moviment perjudicava la mercaderia.

Fou entre el 1920 i el 1930 quan la població començà a esdevenir una ciutat dormitori amb una població que treballava bàsicament en el sector industrial però a les ciutats del voltant, principalment Barcelona, ja que només una part dels colomencs, homes i dones, treballaven a les indústries locals.

De fet, la consolidació de la indústria juntament amb la millora de les comunicacions i la parcel·lació i construcció de noves zones del terme municipal suposaren que entre 1900 i 1920 la població de Santa Coloma gairebé es duplicués.

La construcció dels diferents eixamples durant les primeres dècades del segle xx i la parcel·lació i venda de terrenys de mans de la *Compañía Nacional*

de Tierras, propietat d'Anselm de Riu, els anys 20, va suposar que unes terres que fins llavors s'havien dedicat a l'agricultura, passessin a ser terreny urbà, modificant d'aquesta manera el paisatge. Tot i això, Santa Coloma continuà oferint una imatge de poble pagès.

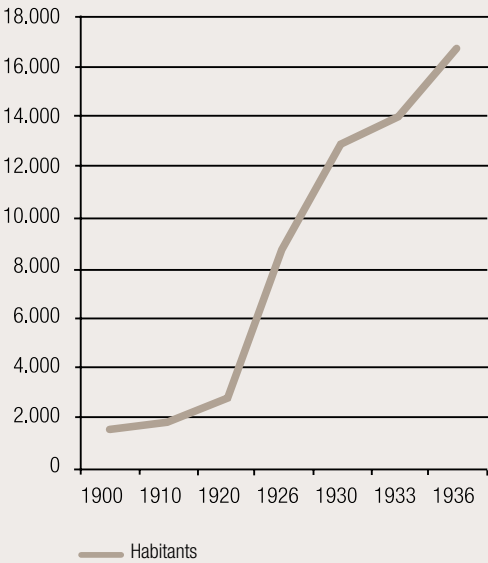
L'any 1929, 2.000 famílies arribaren a Santa Coloma procedents de les zones més insalubres de Barcelona que desaparegueren amb l'Exposició Universal. Aquests nouvinguts es van assentar al marge dret del riu, on s'hi van construir els dos grups de Cases Barates i les grans fàbriques del terme. Aquest fet canvià per complet el paisatge d'aquest marge, fins llavors una zona d'horts, que es convertí en un espai densament poblat que allotjava la principal indústria del terme.

A l'any 1930 Santa Coloma comptava amb 12.930 habitants, la població s'havia multiplicat per 4, un creixement sostingut des del 1920 de 1.000 habitants per any.

Durant el període de Guerra Civil es nota una molt lleu davallada de població per la marxa al front de molts joves que hi trobaren la mort.

Evolució del creixement de la població a principis de segle

Any	Habitants
1900	1.510
1910	1.869
1920	2.728
1926	8.772
1930	12.930
1933	14.000
1936	16.670





Passeres sobre el riu Besòs, únic sistema de pas dels veïns fins a la construcció del pont.

2. El riu i les rieres

A principis de segle, creuaven el municipi nombroses rieres, envoltades sovint d'un bosc de ribera amb canyís. Aquest és el cas de les rieres que es trobaven a la zona de Can Franquesa, una de les quals baixava cap al riu prop de l'avinguda de l'Anselm de Riu i una altra ho feia per l'avinguda de Catalunya.

A l'actual carrer de Rafael Casanova, hi passava el torrent de les Atzavares durant gran part del segle XIX, quan encara comptava amb algunes cases a banda i banda del carrer. Per Mossèn Jacint Verdaguer hi passava el torrent d'en Jané que separava el barri de Fondo en dos. També hi havia una riera a l'actual avinguda de la Pallaresa, la riera de Can Zam o de la Pallaresa, que separava la zona del Singuerlín del centre urbà. Per l'avinguda de Ramon Berenguer IV hi baixaven les aigües del torrent de les Bruixes, pel carrer de Mossèn Jacint Verdaguer les del torrent d'en Jané i per darrere del camp de futbol les del torrent d'en Grau. Totes les rieres i torrents desaiguaven al riu Besòs.

Durant les primeres dècades del segle XX s'extreien sorres i grava de la llera del riu Besòs. Al 1901, se li va concedir a l'empresa constructora de la carretera de Madrid a França el permís per agafar grava del llit del riu del



Passeres abans de la construcció del pont.

1902 al 1904. El 1903 el contractista d'obres Melchor Soca es queixava a l'Ajuntament perquè persones alienes a l'obra recollien pedra del llit del riu Besòs, sense el permís competent.

Des dels orígens de Santa Coloma i fins a la construcció del primer pont, el riu era una barrera natural que contribuïa a l'aïllament de la població que es mantenia incomunicada amb Barcelona a causa de les interrupcions fluvials i perquè l'única manera de travessar-lo era mitjançant unes rudimentàries passeres fabricades amb fustes pels propis veïns.

3. Infraestructures i transport

A principis de segle arribaren a la població diferents millores: llum elèctrica, aigua potable, telèfon, el pont sobre el riu Besòs, etc. sobretot incentivades per una burgesia que s'havia vist beneficiada per la neutralitat espanyola durant el període de la Primera Guerra Mundial i que disposava d'una casa d'estiueig a la població. El creixement de la ciutat durant els anys 20, però, va comportar una necessitat d'infraestructures en les zones de nova construcció dels barris de la perifèria que no sempre van ser satisfetes.



Construcció del primer pont sobre el Besòs.

3.1. El pont del riu Besòs

A principis del segle xx, l'aïllament de la població respecte a la ciutat de Barcelona i les localitats properes se salvava amb la instal·lació d'unes passeres de taulons de fusta lligats amb cordes o cadenes que es malmettien amb les riudes habituals. Un sistema organitzat de barques solucionava temporalment el problema. A banda d'això, ocasionalment el riu es podia travessar caminant per les zones menys profundes.

L'any 1913 es posà la primera pedra del pont que permetia entrar a la ciutat pel passeig d'en Llorenç Serra i que suposà un canvi en el sistema de comunicacions i el començament d'una nova etapa de creixement de la població. El 1922 el pont es condicionava amb millores importants, com la seva il·luminació per dignificar l'entrada a la ciutat.

3.2. Carreteres

Les carreteres i camins de la Santa Coloma de principis del segle xx es corresponien amb les antigues vies existents:

- La carretera de Sant Adrià de Besòs a la Roca, seguint el traçat del riu.



El primer pont sobre el riu Besòs.



Imatge del pas sobre el pont.



Carretera de Sant Adrià a la Roca.

- La carretera que conduïa a Badalona per la zona del Fondo.
- La carretera que comunicava amb Sant Andreu, en construir-se el pont sobre el Besòs.
- Els camins de muntanya que portaven a Sant Jeroni de la Murtra i a la font de l'Alzina.

La carretera de Sant Adrià a la Roca era la via de comunicació més important. Passava prop de Can Peixauet i, en arribar al torrent de Can Jané (al carrer de Mossèn Jacint Verdaguer), creuava un petit pont, després remuntava per l'eixample del poble i s'enfilava fins a Can Pascali i el carrer del Pedró. Des d'allí seguia per dins del poble per l'actual carrer de Josep Anselm Clavé i travessava el carrer Major fins al carrer de Santa Coloma. Al final d'aquest carrer, girant a l'esquerra pel carrer de Sant Jeroni, arribava a l'actual carrer del Doctor Ferran. Des d'aquí la carretera continuava fora dels límits del poble, pel costat de l'escorxador, continuant ja com a carretera de Montcada, passant per davant de Can Franquesa.

El pas de la carretera de Sant Adrià a la Roca pel mig del poble va fer que s'obrissin al seu pas nombrosos comerços i serveis, sobretot a partir dels anys 20, moment de creixement demogràfic de la població. Aquesta via, ac-



Carretera de Sant Adrià a la Roca.

tualment el carrer de Josep Anselm Clavé, comptava amb alguns establiments tan coneguts com la Fonda Coronel de Pere Baliarda o la barberia de Miquel Gaspar.

Fins a principis del segle xx el mitjà de transport principal, tant per passejar com per anar a la feina, era el carro en totes les seves varietats. La tartana va estar en ús fins entrats els anys 30, però va anar perdent protagonisme en favor de l'automòbil. Els primers automòbils foren introduïts per estiuejants que tenien la torre a Santa Coloma que es passejaven pel poble davant l'admiració dels colomencs.

Els veïns de Santa Coloma propietaris d'un comerç pagaven impostos als anys 20 i 30 per l'ocupació de la via pública per posar tendals, per la col·locació d'anuncis a la via pública o per les llicències de begudes alcohòliques.

Amb la multiplicació dels automòbils es van millorar les principals vies de comunicació. Així, al 1917, la Mancomunitat va asfaltar la carretera de Sant Adrià a la Roca. Posteriorment, la Diputació de Barcelona es va encarregar d'arreglar la carretera ja que, en tractar-se d'una carretera transitada, calia engravar-la sovint.



Transport en tartana, anys 30.

L'excés de velocitat d'alguns vehicles causava accidents ja durant els anys 20 i es començava a fer palesa la necessitat de crear algun sistema de control per evitar aquests successos. Per altra banda, alguns espais, com el pont damunt del torrent d'en Jané, no tenien guardacantons o voreres per tal d'evitar

Padró de l'arbitri municipal sobre la inspecció de motors motors de 1928

Any	Número	Ús industrial	Ús particular
1926	92	90	2
1927	45	43	2
1928	58	46	12
1929	63	50	13
1930	74	55	19
1931	82	62	20
1932	80	57	23
1933	83	64	22

AHSCG, caixa 64, reg. 2533 (2/10/1/2).

que vehicles, cavalleries i cotxes de passatger bolquessin; al setembre de 1925, per exemple, la tartana d'un veí que viatjava amb la seva muller va anar a parar a un camp i els seus ocupants resultaren ferits.

Al gener del 1927 l'Ajuntament de Santa Coloma instal·là en diferents indrets de la població, al llarg de la carretera de Sant Adrià a la Roca, uns pals indicadors de la velocitat màxima de circulació: 15 km/h.

La primera benzinera es construí l'any 1929, propietat d'Isidre Torrents i d'en Secanell, en un local que feia xamfrà entre l'avinguda de Santa Coloma i el passeig d'en Llorenç Serra. A partir d'aquest moment la proliferació dels automòbils seria imparable i començarien a sorgir tallers de reparació i llocs de venda d'automòbils.

També era freqüent l'ús de bicicletes per als desplaçaments urbans i dins del municipi. Al juny de 1927 els veïns del carrer Major es queixaven a la revista *El Gamenet* de les nombroses bicicletes que hi circulaven sense botzina i també de les de lloguer muntades per aprenents. Per la Festa Major del mateix any, i també dels anys posteriors, es programava una cursa de bicicletes. Per altra banda, l'empresa del *Arte Metalúrgico* ubicada a la població fabricava bicicletes, *Ciclos Rabasa y Solá* les venia a la rambla de Sant Sebastià i als anys 30 ja existia el Club Ciclista Colomenc.

3.3. Transport públic

A principis de segle per anar a Barcelona s'havia d'utilitzar un cotxe de cavalls (un servei públic a càrrec de particulars) fins a Sant Adrià, on s'agafava el tramvia que sortia de Badalona cap a Barcelona. A partir dels anys 20, els cotxes de la companyia de transport d'Anselm de Riu el senyor Grau feien aquest trajecte. Posteriorment es va posar un autocar que va acabar substituint aquest sistema.

La creació dels barris i el creixement demogràfic va fer necessària l'arribada de nous mitjans de transport. Primer es va establir el transport públic fins a Sant Adrià i després, amb la construcció del pont, s'instaurà el trajecte Santa Coloma – Sant Andreu.

Així, l'any 1933 hi havia diverses línies d'autoòmnibus i autocar que partien totes de la cèntrica plaça de la Vila:

- Línia SC Santa Coloma-Plaça Universitat
- Línia AC Santa Coloma-Sant Andreu
- Autocar de Barcelona a la Roca
- Línia BM Sant Andreu-Montcada (passant per Santa Coloma).



Cotxe de transport de viatgers.

Horari d'Autòmibus

•

Linia S. C.

Sortida Plaça Universalitat				Sortida Santa Coloma			
6:51	12:25	17:22	20:05	6:09	10:17	15:44	19:58
7:02	12:36	17:34	20:15	6:20	10:47	16:10	19:47
7:15	13:06	17:45	20:25	6:35	11:15	16:24	19:57
7:28	13:20	17:58	20:37	6:44	11:43	16:36	20:04
7:40	13:35	18:10	20:55	6:56	12:13	17:00	20:15
7:51	14:00	18:20	21:10	7:07	12:42	17:37	20:20
8:12	14:16	18:30	21:51	7:18	12:58	17:50	20:32
8:37	14:50	18:40	—	7:50	13:13	18:02	20:59
9:06	14:47	18:50	—	7:42	13:39	18:15	20:49
9:25	15:06	19:00	—	7:54	13:52	18:25	20:50
10:05	15:50	19:09	—	8:06	14:05	18:35	21:15
10:35	15:45	19:18	—	8:18	14:20	18:52	21:29
11:05	15:57	19:28	—	8:29	14:45	19:00	21:46
11:55	16:21	19:56	—	8:54	14:57	19:09	22:08
12:00	16:55	19:45	—	9:17	15:10	19:18	—
12:20	17:09	19:54	—	9:47	15:20	19:28	—

Els associats amb un (*) arriben des a Quatre Cantons.

PREUS

De Sta. Coloma (Plaça) a Avda. Blasco Ibáñez (Santa Rosa)	0'10 Cts.
De Sta. Coloma (Plaça) a Sant Adrià	0'15 »
De Av. Blasco Ibáñez (Sta. Rosa) a Sant Adrià	0'10 »
De Sta. Coloma (Plaça) a Quatre Cantons	0'40 »
» » » a Arc del Triomf	0'45 »
» » » a Plaça Urquinaona	0'50 »
» » » a Plaça Universalitat	0'55 »

Horaris i rutes del transport públic, any 1933.

Al marge dret del riu, hi havia des de 1877 un baixador de ferrocarril de la línia de Puigcerdà amb el nom de “Santa Coloma”. Aquesta línia no passava pel territori de Santa Coloma més que en un petit tram. Aquesta estació era molt minoritàriament utilitzada pels colomencs per les dificultats que suposava travessar el riu en un primer moment.

A principis de segle a la ciutat existia el cotxe de l'enterramorts que era un servei públic que s'encarregava a un particular o a una empresa.



Cotxe de l'enterramorts.

Municipi petit

Paisatge rural

Construcció del pont: la fi de la incomunicació

Millores en el transport públic: canvi en el sistema de comunicacions

Fins als anys 20, creixement moderat de la població

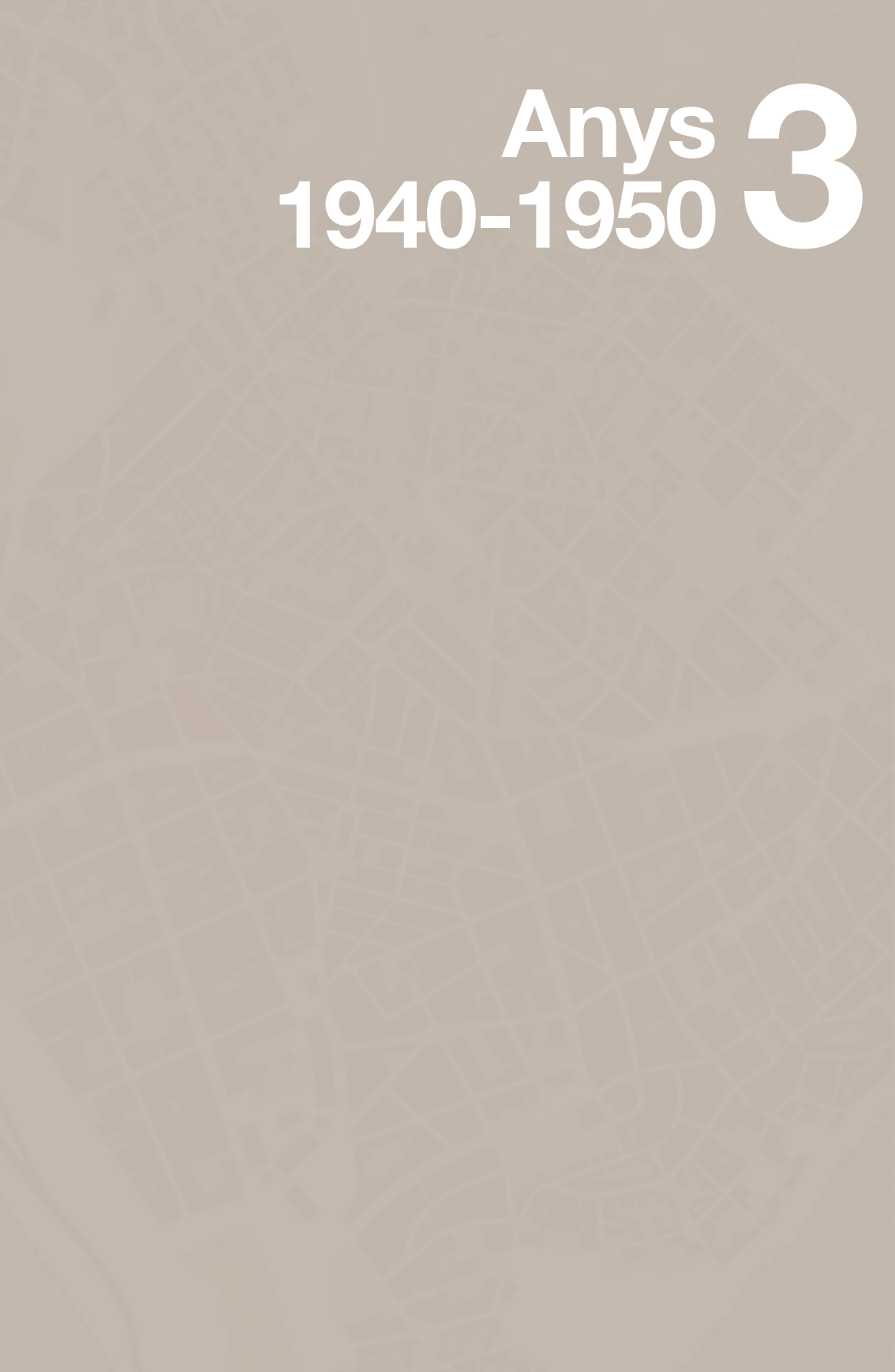
Urbanització del marge dret del riu

Inici de la urbanització de la zona perifèrica: naixement dels barris de Fondo, Santa Rosa, el Raval i Singuerlín

Infraestructures insuficients a partir del creixement urbanístic dels anys 20

Entre el 1920 i el 1930 la població es multiplica x 4

Del 1930 al 1939 etapa de creixement lent

A faint, light brown background map of a city grid, showing streets and building footprints, covering the entire page.

Anys 3

1940-1950



Plànol de l'aprofitament del terreny de Santa Coloma de Gramenet, any 1953.³

1. Context històric i evolució de la població

A partir que les tropes franquistes ocupen Santa Coloma, el 27 de gener de 1939 s'inicia un nou període a la ciutat igual que a la resta del país: la postguerra. Durant aquesta etapa Santa Coloma no patirà grans canvis en el seu paisatge. Així continuà sent una petita població envoltada de camps i muntanyes.

Tot i això, la situació urbanística finalitzada la guerra era d'autèntic caos. Els efectes destructius dels bombardeigs juntament amb la despreocupació dels governs i la ràpida arribada de la immigració feu dels anys 40 una dècada deficitària i incontrolable des del punt de vista urbanístic.

Les primeres actuacions urbanes de l'Ajuntament franquista van consistir a restaurar edificis malmesos a causa de la guerra i netejar i fer transitable la xarxa viària interna i les vies principals que comunicaven la població amb les ciutats veïnes. El Pla d'obres públiques, elaborat el 1941, serví de poc, únicament es repararen alguns paviments, sobretot a la zona del centre, sense tenir en compte les necessitats d'infraestructures de les zones que s'anaven poblant massivament.

³ SOTERAS, J. i Associats (1953). *Información técnico urbanística de Santa Coloma de Gramenet. Memoria*, lám. 7.

La transformació més substancial que patirà la ciutat es produirà l'any 1943 quan el marge dret del Besòs, amb una extensió de 102,65 ha i una població de 9.350 habitants, serà annexionat a Barcelona. Això representà una disminució del 53,39 % de la població d'aquells moments i, com a conseqüència, el terme quedà reduït a 6.571.347 m².

El desembre de 1944 es signà el conveni amb Barcelona per a fer efectiva la segregació amb un seguit de clàusules entre les quals en figurava una referent al transport agrícola:

- Els propietaris de terrenys agrícoles que vivien a Santa Coloma els hi concedirien, per un termini de cinc anys, l'exempció dels arbitris del rodatge de carros.

L'1 de gener de 1945 el conveni es feu efectiu. Santa Coloma rebé 296.400 pessetes de l'Ajuntament de Barcelona (182.011 ptes. per a liquidar un deute i 114.389 ptes. que l'alcalde Antoni Coromina destinaria a la pavimentació i urbanització de carrers i places de la localitat i un fons especial de cultura i obres socials).

L'any 1947 la superfície urbanitzada ja era gairebé la mateixa que l'actual, amb un tipus d'ocupació molt dispers, exceptuant el nucli antic i els primers eixamples, amb solars buits i encara alguns conreus entre les cases.

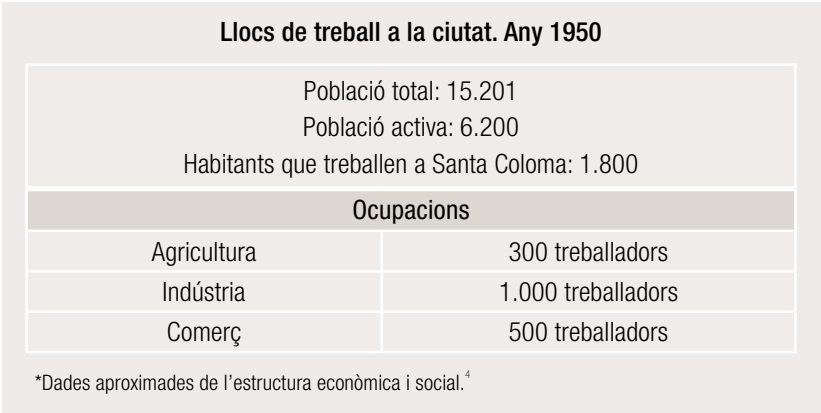
Durant aquesta dècada l'activitat agrícola va disminuir considerablement i la majoria de la població passà a treballar en el sector industrial, fora del municipi principalment. El sòl es transformà i els camps passarien a convertir-se en zona residencial, sobretot a partir de les dècades següents. Així, de les 7.000 hectàrees aproximadament que comprèn el municipi, només 114 eren ocupades per zones agrícoles.

L'activitat industrial també es reduirà i les fàbriques d'una certa importància se situen al marge del riu per facilitar el desguàs i la captació d'aigua. Aquest sector donava feina a uns 1.000 treballadors, cosa que demostra la poca importància de la indústria a Santa Coloma.

L'any 1950 l'activitat econòmica de la ciutat generava tot just 1.800 llocs de treball; tenint en compte que el total de la població activa era de 6.200 persones, gairebé el 70 % de la població havia de sortir de la localitat per anar a treballar.

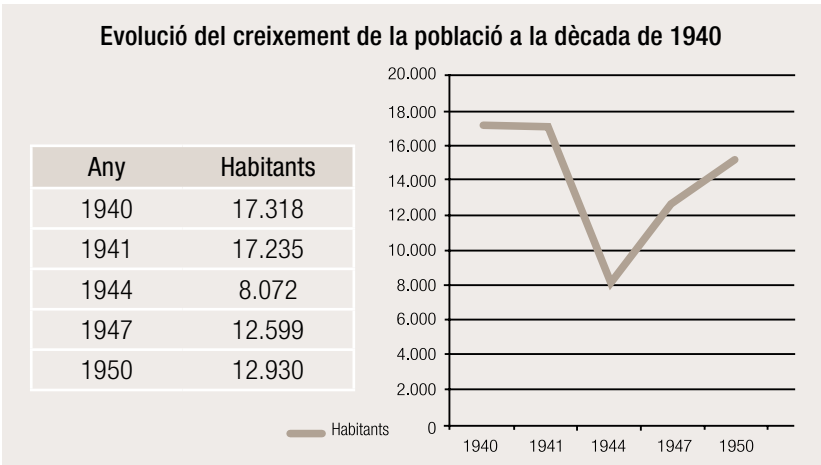
Els habitants de la població treballaven principalment en la indústria tèxtil, la metal·lúrgia, la química i la construcció, la gran majoria a les ciutats veïnes de Barcelona i Badalona. Paral·lelament la vida comercial de la ciutat no era gaire rellevant durant aquest període i estava centrada principalment en

petits comerços alimentaris i de primera necessitat mentre que per adquirir articles de luxe, com joies, pells, maquinària, aparells elèctrics, etc., calia anar a Barcelona.



Pel que fa a la població, durant aquesta dècada el creixement vegetatiu és baix i, per tant, l'augment poblacional és degut principalment als processos migratoris. Dels 15.000 habitants amb què comptava la ciutat en aquests anys, 7.000 viuen als barris perifèrics, principalment als barris del Fondo i el Raval.

L'any 1950 Santa Coloma ja havia perdut el seu caràcter rural per convertir-se en una població satèl·lit de Barcelona. Els veïns procedents de la capital superaven lleugerament els originaris de la població (25,6 % i 25,4 % respectivament). Això és degut al fet que Santa Coloma va rebre una part de la immigració que arribava a Barcelona.



⁴ GRUP D'HISTÒRIA JOSÉ BERRUEZO (2006). "Introducció". A: GRUP D'HISTÒRIA JOSÉ BERRUEZO (ed.). *Una ciutat dormitori sota el franquisme. Santa Coloma de Gramenet 1939-1975*. Barcelona: Ed. Carena, p. 13-14.

2. Infraestructures i transport

El creixement de les zones perifèriques de la ciutat a partir dels anys 40 va comportar que les infraestructures amb què es va dotar la ciutat a principis de segle resultessin insuficients per satisfer les necessitats dels nous veïns. A més, la ciutat cada vegada agafava un caràcter més marcat de ciutat dormitori satèl·lit de Barcelona ja que una gran part dels colomencs s'havien de desplaçar a la capital diàriament per treballar. Aquesta peculiaritat va evidenciar la deficient xarxa viària i un transport públic ineficaç incapaç de cobrir tots aquests desplaçaments. A més, la situació es va agreujar amb l'enfonsament de l'únic pont que comunicava totes dues ciutats.

Així, la manca de vies de comunicació, el problema del pont i el dèficit del transport públic, van convertir Santa Coloma en un suburbi caracteritzat per les dificultats de comunicació d'una població treballadora, que s'havia de desplaçar diàriament a Barcelona per anar a treballar.

2.1. El pont del riu Besòs

La riuada de 1943 deixà la població sense l'únic pont que en aquells moments comunicava la ciutat amb Barcelona per sobre del riu. Aquesta situació es va allargar durant deu anys. Al llarg d'aquest temps el pas es feia a través de passeres de fusta o gràcies als anomenats passadors, persones



Imatge de l'estat en què va quedar el pont després de la riuada de 1943.

que treballaven amb una petita barca, amarrada a la vora del riu, per ajudar a travessar-lo. Per aquest motiu s'hagué d'habilitar un gual, un indret del riu on l'aigua era prou baixa i el fons prou bo perquè els carros hi poguessin passar.

2.2. Carreteres i carrers

Les dues carreteres que travessaven el terme municipal eren les mateixes que havien utilitzat els pagesos temps enrere. La primera comunicava Sant Adrià de Besòs amb la Roca, passant per l'avinguda de la Generalitat, el carrer de Josep Anselm Clavé i l'avinguda de la Pallaresa. Posteriorment, amb la finalitat de que la carretera no travessés pel mig del poble, es va desviar pel passeig d'en Llorenç Serra. Durant l'època de la postguerra aquesta carretera va ser condicionada fins al rostre de Can Zam, millorant el tram al barri dels Safareigs i construint el pont sobre el torrent de Can Jané de l'actual carrer de Mossèn Jacint Verdaguer, principalment perquè durant la tardor les riuades en produïen desperfectes. La segona carretera amb què comptava el municipi era la que anava a Badalona pel camí del Fondo, el carrer Major i el carrer de Rafael Casanova.



Imatge de l'estat en què va quedar el pont després de la riuada de 1943.

Totes dues estaven pavimentades amb macadam asfàltic. També hi havia camins d'ús agrícola com l'antic camí del Fondo que anava a Badalona (edificat en tot el seu recorregut dins el terme municipal) i els dos que unien Santa Coloma amb els nuclis de Canyet i Pomar (passant per la Torre Pallaresa).

A partir dels anys 40 va començar a créixer el sector automobilístic, tot i que durant la postguerra eren pocs els que disposaven de vehicle privat. Aquest increment tan minso suposà l'aparició dels primers tallers mecànics i l'adequació de carrers i voreres.

Cal tenir en compte que el trànsit per l'interior de la població era reduït i que es concentrava sobretot a les dues carreteres. Amb menor intensitat i importància seguia el trànsit comercial al voltant de la carretera i el mercat i els enllaços amb els barris.

Als voltants de l'any 1950 la pavimentació dels carrers era en general deficient. Només estaven asfaltats els trams urbans de les carreteres de Sant Adrià a la Roca i la de Cornellà de Llobregat a Fogàs de la Selva (av. de la Generalitat, av. de Francesc Macià i pg. d'en Llorenç Serra), així com la plaça de la Vila i alguns carrers situats entre aquesta i el carrer de Rafael Casanova (continuació del carrer Major). A la resta de carrers mancava qualsevol tipus de pavimentació, amb la qual cosa els veïns havien de trepitjar el terreny natural aplanat, essent el nucli antic i la zona contigua la que es trobava en millor estat.



Pavimentació i nomenclàtor de les vies de comunicació, any 1950.⁵

⁵ SOTERAS, J. i Associats (1953). Op. cit., làm. 14.

2.3. Transport públic

Els mitjans de transport emprats pels colomencs durant la postguerra foren bàsicament l'autobús i el troleibús (1941). Només uns pocs privilegiats podien fer ús dels quatre autotaxis que tenien parada a la *Plaza Nacional* (plaça de la Vila) pagant 0,80 pessetes per baixada de bandera i 0,20 pessetes per cada 250 metres recorreguts.

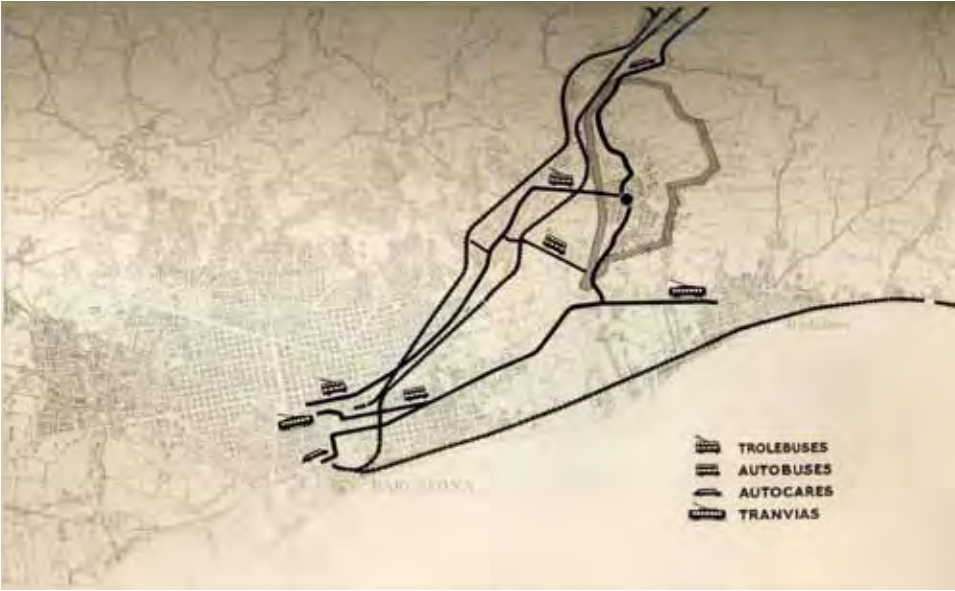
Segons un informe d'Alcaldia de 1946, a Santa Coloma no hi havia una línia de transport urbà que servís únicament a la població. El transport local es reduïa a una línia de troleibús i tres línies d'autobús, totes de la *Compañía General de Tranvías de Barcelona*:

1. Línia d'autobusos Barcelona - La Roca.
2. Línia d'autobusos cap a Sant Adrià. Allà enllaçava amb el tramvia Badalona - Barcelona.
3. Línia d'autobusos que acabaven al grup de cases barates de Milans del Bosch, a l'altra banda del riu.
4. Línia de troleibús direcció Sant Andreu. Allí enllaçava amb el tramvia 51 que anava a Barcelona.

El transport en autobusos públics estava cobert per la *Compañía General de Autobuses S.A.* que comunicava Santa Coloma amb Barcelona a través de dues línies: una que arribava a plaça de la Universitat i l'altra fins a Sant Andreu. Posteriorment un dels trajectes va quedar limitat fins a Sant Adrià, amb parada, a partir de 1943, a la plaça d'en Francesc Trias, enfront del cinema Capitol i traslladada després a la plaça de la Vila.

Santa Coloma fou la primera ciutat de l'Estat que tingué troleibús sense ser capital. La F51, va ser la primera línia de troleibusos inaugurada l'any 1942 i comunicava Santa Coloma amb Sant Andreu; posteriorment es perllongaria fins a Fabra i Puig. Més endavant, una altra línia, la FS, arribaria fins al carrer de Sepúlveda.

Durant els treballs de col·locació de les línies elèctriques que havien de fer funcionar el troleibús es va produir un accident que causaria la mort de l'obrer Pedragosa Banús, quan prenia mides per instal·lar els cables. En el seu honor es va posar el seu nom a un carrer de la ciutat.



Transport públic, any 1950.⁶



El troleibus FS, de dos pisos, que anava a plaça d'Urquinaona i l'F1, a la parada de la plaça de la Vila.

⁶ SOTERAS, J. i Associats (1953). Op. cit., làm. 12.

Pèrdua del marge dret del riu Besòs. Terme municipal reduït a 6.571.347 m²

Progressiva pèrdua del caràcter rural

Municipi satèl·lit de Barcelona

Augment poblacional degut principalment als processos migratoris

Creixement dels barris perifèrics. Principalment el Fondo i el Raval

Gairebé el 70 % de la població ha de sortir de la localitat per anar a treballar

Poca importància de les indústries de la població

La majoria de la població treballa al sector industrial, però fora de la població

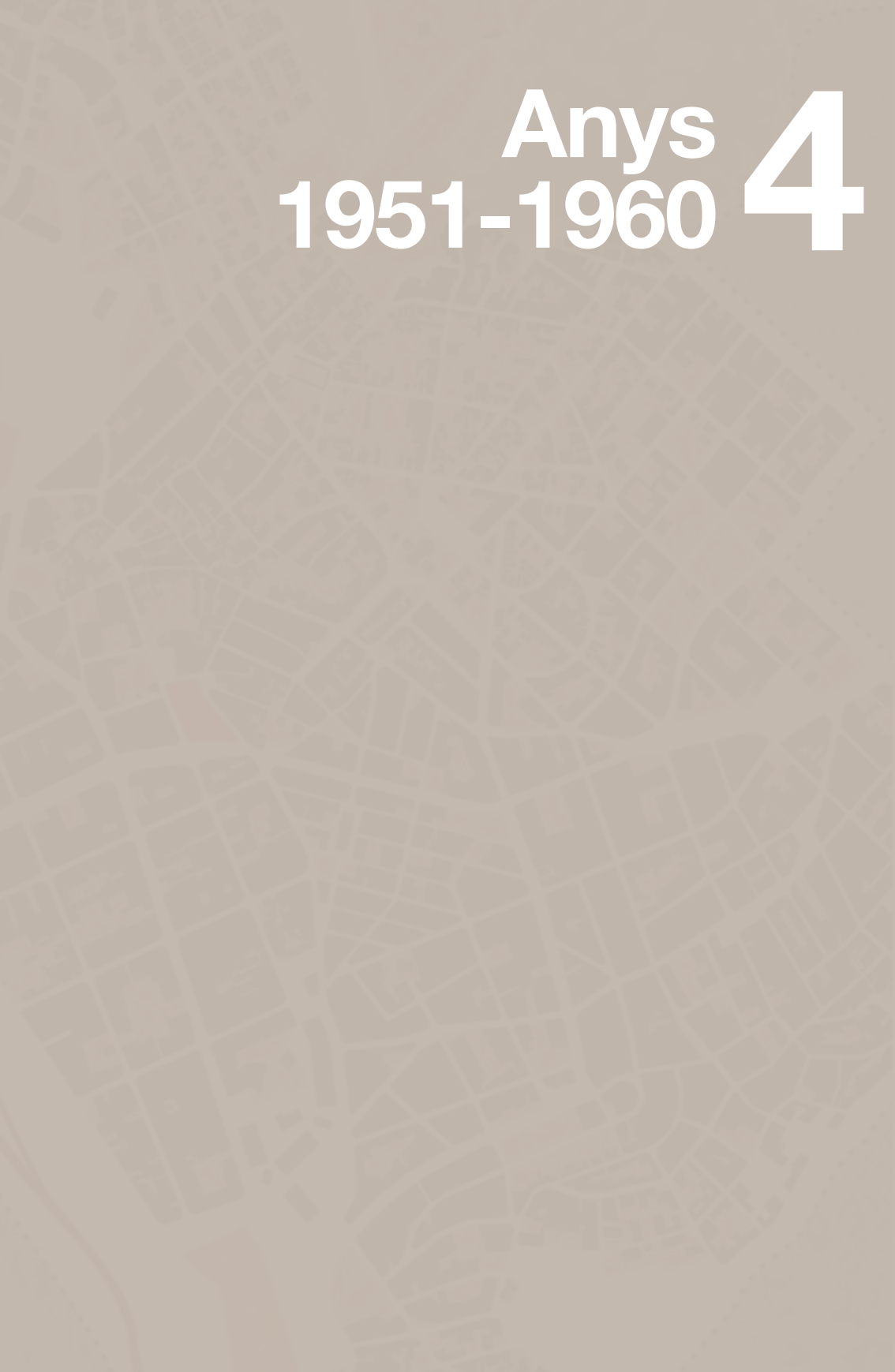
Caiguda del pont: comunicació directa amb Barcelona

Dèficit de transport públic

Infraestructures insuficients sobretot a la perifèria: manca de vies de comunicació

Únicament vies principals asfaltades

Precarietat en el transport públic

A faint, light brown background map of a city grid, showing streets and building footprints, covering the entire page.

Anys 4

1951-1960



Plànol dels districtes de Santa Coloma de Gramenet, any 1953.⁷

1. Context històric i evolució de la població

A principis dels anys 50, Santa Coloma encara conservava en gran part el seu paisatge agrícola (un 16,23 % del terreny era zona hortícola) del qual destacaven principalment els cereals, seguits de la vinya i el cultiu de regadiu als marges del riu Besòs o les rieres que creuaven la població. Les maduixes i els pèsols de Santa Coloma eren molt apreciats. Aquesta activitat, però, deixarà de ser important a mesura que avanci la dècada.

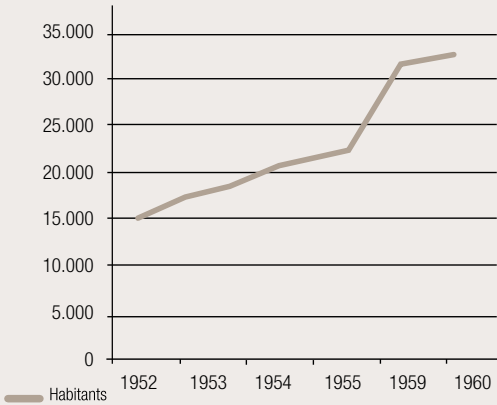
L'arribada de nous colomencs que ja s'havia iniciat en dècades anteriors va suposar la modificació del paisatge: als terrenys agrícoles s'edificaren amb construccions de tota mena sense massa criteri urbanístic. Tot i així la zona edificada era encara escassa, un 4,33 % del total del terreny municipal mentre que la zona verda pública era gairebé inexistent, amb un 0,06 del total del terreny.

Els anys 50 representaren un pont entre el tipus de creixement de les dècades anteriors i el dels anys 60 ja que durant aquesta etapa i fins al gran creixement de 1965, la ciutat va viure un creixement exponencial de la població.

⁷ SOTERAS, J. i Associats (1953). Op. cit., làm. 12.

Evolució del creixement de la població a la dècada de 1950

Any	Habitants
1952	15.281
1953	17.426
1954	18.933
1955	21.194
1956	22.523
1959	31.253
1960	32.590



En els deu anys de la dècada Santa Coloma va passar de 15.281 a 32.590 habitants. Aquest va ser l'inici d'un vertiginós ritme de creixement que no s'aturaria fins al 1980.

El preu del terreny a la perifèria era més econòmic que a la capital i l'especulació del sòl fou l'origen del creixement anormal que va convertir el poble rural de Santa Coloma en una de les més complexes ciutats dormitori de l'àrea metropolitana de Barcelona. La construcció dels habitatges que acolliren els nous pobladors de Santa Coloma durant la dècada dels 50 va suposar un substancial canvi urbanístic. El creixement de la ciutat es produí en els barris perifèrics, especialment el barri del Fondo.

L'arribada de nous habitants a la població va suposar uns canvis a nivell econòmic: es passà d'una economia basada en el treball del camp majoritàriament a convertir-se en una ciutat dormitori, amb un mínim de treball industrial i de serveis. Santa Coloma passà a ser una ciutat satèl·lit residencial, el desenvolupament de la qual es degué principalment a l'existència de les grans concentracions industrials de Barcelona, Badalona i Sant Adrià.

Cal observar, però, que la majoria no treballava a la població sinó que es desplaçava a altres ciutats, sobretot Barcelona. Per tant el volum que representava la massa treballadora no es reflectia en el nivell econòmic i urbanístic de la ciutat.

L'any 1953 la Comissió d'Urbanisme de Barcelona aprovà el *Plan General de Ordenación Urbana de Barcelona* que afectava la ciutat i la seva àrea d'influència, amb el qual es preveia com s'havia d'urbanitzar la nova ciu-

tat i establir zonificacions segons els usos dels espais. Aquest pla no es va complir. L'Ajuntament formulà plans parcials que modificaven el pla general i afavoriren així un procés especulatiu que s'inicià en aquesta dècada.

2. Infraestructures i transport

2.1. El pont del riu Besòs

L'any 1943 una riuada deixà la població sense pont durant deu anys. Durant aquest temps el pas es feia a través de passeres de fusta o gràcies als passadors, persones que treballaven amb una petita barca per ajudar a travessar el riu.

El 1953 s'inaugurà el nou pont que es condicionà perquè hi poguessin passar els troleibuses. El cost aproximat de la construcció del nou pont fou de 10.500.000 ptes.

La inauguració del nou pont suposà altra vegada la millora de les comunicacions entre Barcelona i Santa Coloma i va afavorir l'augment de població i, per tant, un creixement urbanístic. Aquest augment poblacional s'entén perquè un percentatge molt alt de la població treballava a les poblacions veïnes, sobretot a Barcelona però vivien a Santa Coloma, ja que el preu de l'habitatge era més barat que a la ciutat comtal.



El nou pont sobre el riu Besòs inaugurat el 1953.

2.2. Carreteres i carrers

Les dues carreteres que travessaven el terme municipal eren les mateixes que havien utilitzat els pagesos des de temps immemorials. La primera comunicava Sant Adrià de Besòs amb la Roca, passant per l'avinguda de la Generalitat, el carrer de Josep Anselm Clavé i l'avinguda de la Pallaresa. L'any 1953, amb la finalitat de que la carretera no travessés pel mig del poble, es va desviar pel passeig d'en Llorenç Serra. La segona era la via de comunicació que anava a Badalona pel camí del Fondo, el carrer Major i Rafael Casanova.

Hi havia paral·lelament diferents camins amb un ús principalment agrícola. Entre aquests destaca el camí del Fondo a Badalona, edificat en tot el seu recorregut dins del terme municipal, i els dos camins que unien Santa Coloma amb els nuclis de Canyet i Pomar.

A partir de l'any 1953 es començà a fer notori al terme municipal l'augment del trànsit d'automòbils, tant privats com públics (existien aquest any 12 vehicles de servei públic). La proliferació de vehicles circulant per la ciutat impulsarà, l'any 1957, a col·locar a la ciutat plaques indicadores de la velocitat màxima del trànsit i, l'any 1959, a instal·lar senyals prohibint els sorolls, com a conseqüència de la contaminació acústica que s'estava produint.



Plànol de les principals vies de comunicació de la ciutat segons el seu trànsit.⁸

⁸ SOTERAS, J. i Associats (1953). Op. cit., làm. 13.

2.3. Transport públic

A principis de la dècada, no hi havia una línia de transport urbà que servís únicament a la població. Les comunicacions es feien a partir de diferents línies: la línia d'autobusos Barcelona - La Roca, la d'autobús cap a Sant Adrià que comunicava amb el tramvia Badalona- Barcelona, la línia de troleibús direcció Sant Andreu, i la d'autobusos que finalitzava en el grup de cases barates de Milans del Bosch, a l'altra banda del riu, totes de la companyia *Tranvías de Barcelona*.

A finals dels anys 50, amb el notable augment de la població, el transport públic havia quedat obsolet, els autobusos eren insuficients per a una població creixent i es formaven llargues cues de colomencs que anaven a treballar a Barcelona. Els materials dels troleibusos, per exemple, envelliren i començaren a fer-se freqüents els talls en el corrent elèctric, cosa que comportava la formació de llargues cues a la plaça de la Vila i les consegüents protestes del usuari. La companyia de troleibusos que gestionava la línia FS que comunica Santa Coloma amb la ronda de Sant Pere de Barcelona va intentar millorar el seu servei ampliant l'horari del servei fins a les dues de la matinada, cada dia de la setmana.



Cua a la plaça de la Vila a primera hora del matí per agafar l'FS.

L'any 1956 Santa Coloma disposà d'un servei interurbà per traslladar passatgers gràcies a una veïna de Barcelona, Carme Hospital, que sol·licità l'establiment de la seva empresa d'autobusos per posar en marxa una xarxa de comunicacions entre els barris de Santa Coloma. L'any següent va entrar en funcionament el servei de transport interior TUSA.

Tot i els canvis i gestions realitzats en el transport públic a Santa Coloma durant aquesta dècada (incorporació de 20 nous autobusos, intensificació del servei, ampliació d'horaris, etc.), moguts principalment per l'interès de les pròpies empreses, no es van solucionar les precarietats i deficiències a què estaven exposats diàriament tots els treballadors colomencs.

Als anys 50 la vida social estava clarament diferenciada entre el nucli del poble antic, principalment habitat per població autòctona, i les noves zones de creixement que acollien la població nouvinguda. Al barri del centre, origen de la població, continuà sent el lloc on es concentraven els serveis essencials de la ciutat: els serveis sanitaris, les entitats financeres, les entitats ludicoesportives, els jutjats, el mercat Sagarra, etc.



Recorregut de la primera línia d'autobús de l'empresa TUSA a Santa Coloma.⁹

⁹ TUSGSAL (ed.) (2015). 30 años. Barcelona: Transportes Urbanos y Servicios Generales S.A.L., p. 13.

Línies	Mitjà
Sant Adrià de Besòs - La Roca del Vallès	Autocar
FS Santa Coloma - C. Sepúlveda (Barcelona)	Troleibús
SC Santa Coloma - Sant Adrià de Besòs	Autobús



Autobús a la plaça de la Vila, línia SC.



Els troleibuses travessant el nou pont, el dia que va ser inaugurat, el 18 de juliol de 1953.



El troleibus FS travessant el nou pont del riu Besòs, de camí cap a Barcelona.

Progressiva pèrdua del caràcter rural

Municipi satèl·lit de Barcelona

Augment poblacional degut principalment als processos migratoris

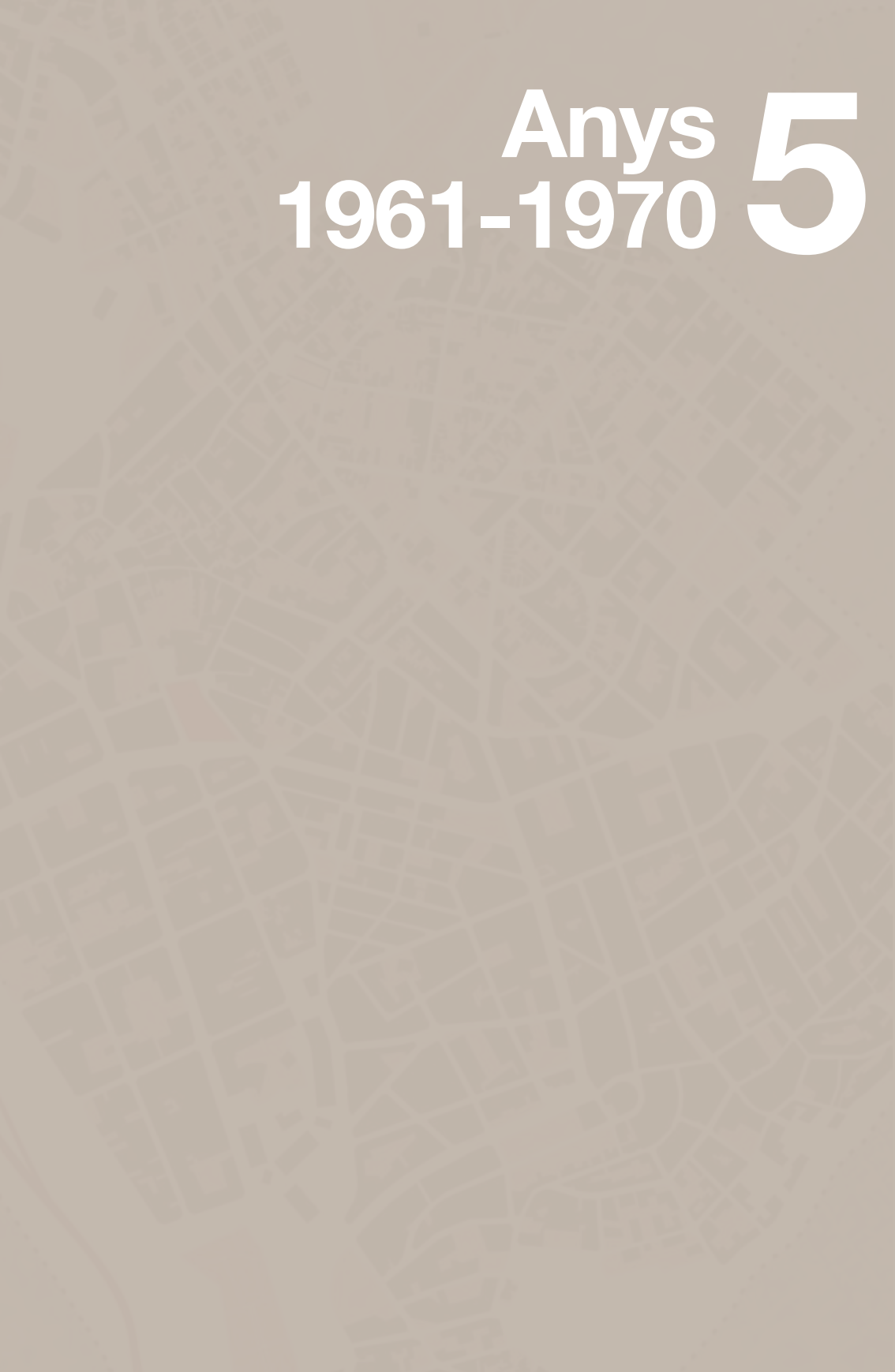
Creixement dels barris perifèrics

La majoria de la població treballa fora del municipi

Inauguració del nou pont sobre el riu Besòs: fi de la incomunicació

Precarietat i deficiències en el transport públic

Entrada en funcionament del servei de transport interior TUSA

A faint, light brown background map of a city grid, showing streets and blocks, covering the entire page.

Anys 5

1961-1970



Plànol de la ciutat de 1967.

1. Context històric i evolució de la població

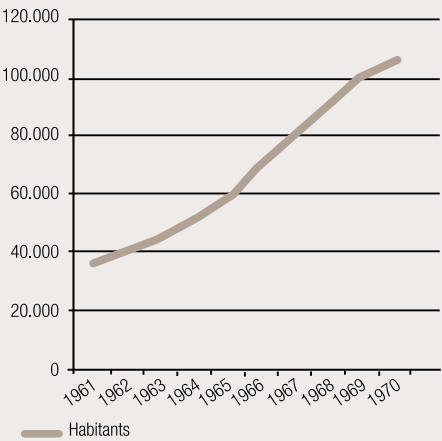
Barcelona, a principis de la dècada dels seixanta, va traspasar gran part de la seva activitat i de la seva població cap als municipis de la perifèria. Aquest fet es va donar per una banda per la saturació que va experimentar el nucli de Barcelona i, per altra, a causa de la major disponibilitat de sòl que hi havia en aquesta perifèria a un preu inferior. Així, els municipis de l'àrea metropolitana experimentaren creixements exponencials al llarg d'aquesta dècada. Aquest va ser el cas de Santa Coloma que va veure incrementada la seva població en un 141,7 % des d'aquest moment i fins a la dècada dels vuitanta.

L'increment demogràfic d'aquesta etapa també va suposar la modificació del paisatge. S'edificaren terrenys agrícoles tot i que, tal i com havia passat en dècades anteriors, no es va seguir un pla urbanístic concret. Malgrat tot, no es va afectar l'estructura urbana primitiva, ja que, el centre, nucli original de la població, no va patir els excessos de l'allotjament migratori.

A partir dels 60, Santa Coloma ja disposava d'una perifèria que la convertiria en un complex entramat urbà compost per habitatges de característiques variades, que juntament amb els carrers i solars sense arreglar es confonia amb els horts encara massius.

Evolució del creixement de la població a la dècada de 1960

Any	Habitants
1961	35.630
1962	39.928
1963	44.802
1964	50.856
1965	58.165
1966	71.553
1967	80.842
1968	91.162
1969	100.768
1970	106.711



L'arribada massiva de nous habitants a la població va consolidar els canvis a nivell econòmic, i va comportar que es passés d'una economia basada majoritàriament en el treball del camp a convertir-se en una ciutat dormitori, amb un mínim de treball industrial i de serveis. Santa Coloma passà a ser una ciutat satèl·lit residencial, el desenvolupament de la qual es degué principalment a l'existència de les grans concentracions industrials de Barcelona, Badalona i Sant Adrià.

De fet, el barri del Centre va ser durant molts anys el punt de referència de tots els habitants ja que allà és on hi havia els principals serveis per a la comunitat. També era el punt central dels transports. Així, la plaça de la Vila es va constituir com un punt obligat de pas per a la població treballadora.

S'ha de tenir en compte que, en aquests anys, la majoria de treballadors colomencs es dedicaven a la construcció, el metall i la indústria automobilitàtica, en fàbriques de fora de la ciutat. L'any 1970 la població activa de Santa Coloma era el 47 %, és a dir, que hi havia 50.700 persones treballant mentre que a la ciutat només hi havia 15.720 llocs de treball. Per tant, com a mínim cada dia 34.980 persones s'havien de desplaçar fora del municipi.

2. Infraestructures i transport

2.1. El pont del riu Besòs

Al 1960 es posà la primera pedra per a la construcció del pont del Molinet. Amb aquesta obra es posaria fi a una mancança que ja es va fer palesa a finals del segle XIX quan l'Ajuntament de Sant Andreu proposà al de Santa Coloma de construir conjuntament un pont a l'alçada de Molinet, però la proposta va haver de refusar-se per falta de pressupost.

Amb aquesta nova infraestructura els veïns de la zona disposarien d'una nova via de comunicació amb la ciutat comtal més segura i accessible que les passereres de fusta que s'havien fet servir fins llavors.

2.2. Carreteres i carrers

Les dues carreteres que travessaven el terme municipal eren les mateixes que havien utilitzat els pagesos temps enrere.

Des de la dècada dels cinquanta es començà a fer notori al terme municipal l'augment del trànsit d'automòbils, tant privats com públics.

A partir del 1965, amb el boom del 600, que va permetre que molts obrers poguessin disposar de vehicle propi i amb l'increment continuat de la població, va començar el col·lapse de la carretera de Santa Coloma, que es va veure incrementat pel fet que el transport públic resultava insuficient per la població. Això suposava conflictes amb les autoritats i el boicot de les línies d'autobús.

El barri del Centre va ser durant molts anys el punt de referència de tots els habitants ja que allà és on hi havia els principals serveis per a la comunitat. També era el punt central dels transports. Així la plaça de la Vila es va constituir com un punt obligat de pas per a la població treballadora.

2.3. Transports

Com ja hem dit, amb el notable augment de la població de finals dels anys 50, el transport públic havia quedat antiquat, els autobusos que hi havia eren absolutament insuficients per a una població que augmentava dia a dia i els treballadors que s'havien de desplaçar fora de Santa Coloma havien de fer llargues cues per pujar a l'autobús.

Tot i algunes millores que s'introduïren en el transport públic a Santa Coloma des de la dècada anterior, no foren suficients per solventar els problemes i les deficiències que patia diàriament la població treballadora colomenca.

A més, amb l'ús del vehicle 600 per part de molts obrers i l'augment continuat de la població, la carretera de Santa Coloma es col·lapsava diàriament ja que, d'altra banda, el transport públic continuava sent absolutament insuficient per a la població.

Aquesta situació, cada vegada més insostenible, esclatà amb conflictes amb les autoritats, manifestacions i amb el boicot de les línies d'autobús.

Línies d'autobús	Usuaris	Percentatge respecte al total
3-103-203	24.500	54,5 %
35	13.000	28,89 %
12	2.500	5,55 %
SC	5.000	11,11 %



El passeig d'en Llorenç Serra pateix l'augment del trànsit d'automòbils, tant públics com privats.

Municipi petit

Predomini de la zona construïda en detriment de l'espai agrícola

Urbanització de la zona perifèrica

Creixement densificat i desestructurat

S'inicia l'especulació per part de la iniciativa privada: barri del Fondo

Perdura l'autoconstrucció: barri de Santa Rosa

Manca d'equipaments, infraestructures i zones verdes

Infraestructures insuficients a partir del creixement urbanístic

La xarxa viària i el transport públic resulten insuficients per a la població

Augment de la xarxa telefònica

Comença a funcionar el telègraf a la ciutat

La majoria de la població es desplaça a treballar a altres municipis: ciutat dormitori

Poques indústries, la majoria petits tallers

Majoria de treballadors en el sector de la construcció i el metall

Desplaçament de treballadors cap al sectors tèxtil, automòvil i electrodomèstics

Majoria de treballadors en condicions d'exploació a nivell de sou

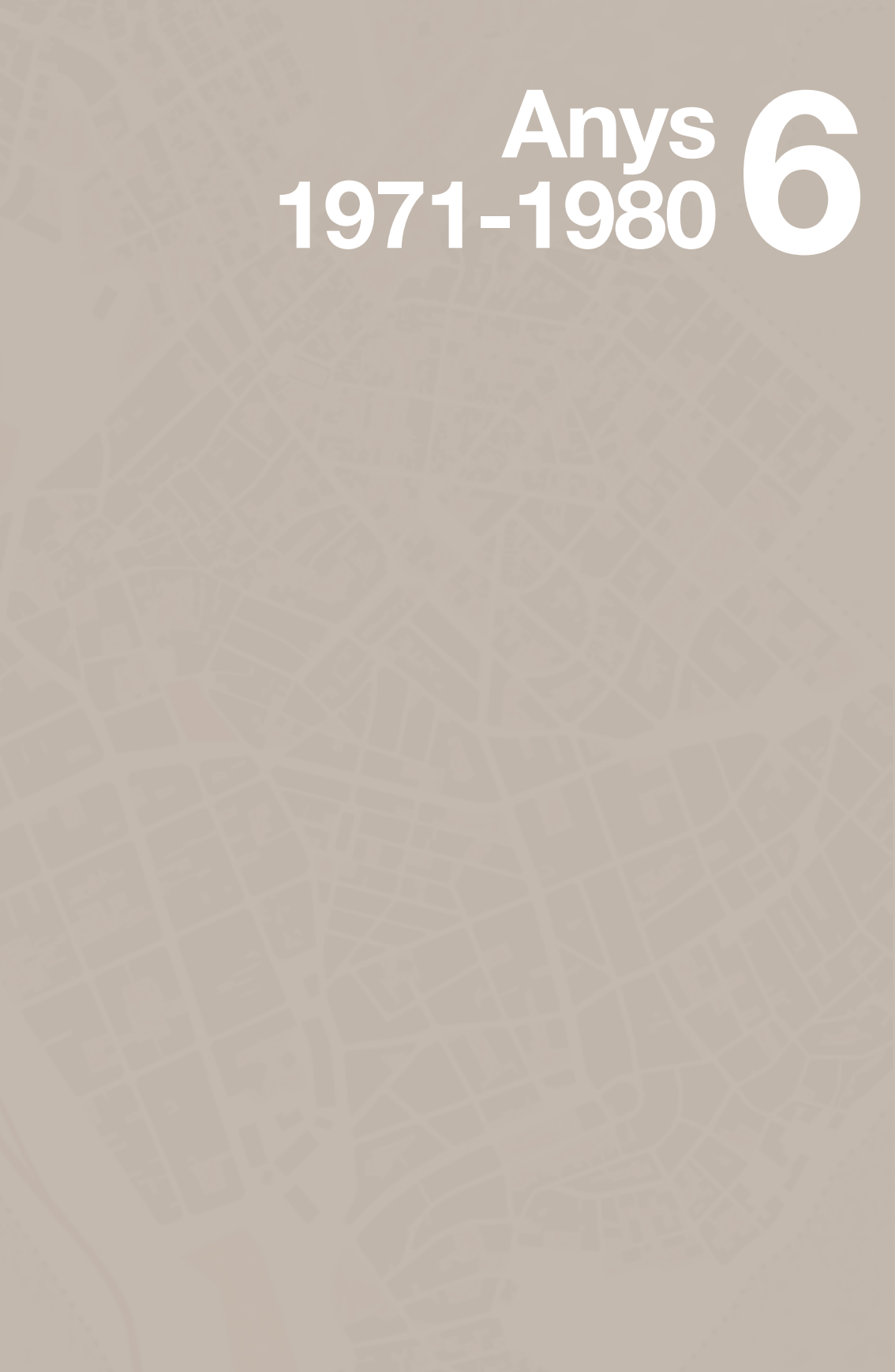
La població es triplica al llarg de la dècada

Disminució progressiva de la natalitat al llarg de la dècada

Arriben a Santa Coloma 7.088 persones l'any de mitjana

Entre 1964 i 1969, període màxim de desenvolupament migratori

Conseqüència: manca de vivendes, equipaments i serveis

A faint, light-colored map of a city grid is visible in the background, showing a network of streets and blocks. The map is centered and covers most of the page area.

Anys 6

1971-1980



Plànol de la ciutat a partir d'una aèria de 1971.

1. Context històric i evolució de la població

Els barris nous, construïts en dècades anteriors, van anar distorsionant la personalitat que antigament tenia cada zona del municipi. En pocs anys les casetes amb jardí o hortet contigu, van ser engolides per l'especulació. No-més el nucli antic conservava l'aspecte autòcton que configurava la imatge de poblet pagès que era Santa Coloma, conegut per les seves maduixes.

Les construccions ja gairebé arriben al cim pel vessant de Badalona. Per aquesta banda, més a prop del riu, aprofitant les terres fèrtils, es cultiven tomàquets per a ús domèstic tot i que són terres que constantment se les emporten les riuades.

El riu Besòs porta més aigua sota terra que en el seu llit, motiu pel qual, durant les primeres migracions, quan es construïen les cases, s'excavaven pous per a ús domèstic que a més donaven aigua per als horts. Amb la immigració massiva, es va començar a construir sense tenir en compte les mines subterrànies que alimentaven les fonts. Així tampoc es va preservar l'aigua de la contaminació. Tot i això, en els marges del Besòs hi havia una sèrie de pous i corrents subterranis dels quals s'extreïa el 6 % de l'aigua potable consumida pels barcelonins.

2. Infraestructures i Transport

2.1. El pont del riu Besòs

Fins a la inauguració del pont, el 1953, el pas sobre el riu es feia a través de passeres de fusta o gràcies als anomenats passadors, persones que treballaven amb una petita barca, amarrada a la vora del riu, per ajudar a travessar el riu. Aquest nou pont, que substituï l'anterior, aviat resultà insuficient per a les demandes de la població, motiu pel qual la inauguració del pont del Molinet (1978) inicià una nova etapa en les comunicacions entre Barcelona i Santa Coloma. Tot i així, aquest només estava habilitat per al trànsit rodat, cosa que feia que en aquest sector també hi hagués una passarel·la que creuava el Besòs, coneguda com la del Molinet, mantinguda per la iniciativa privada dels veïns.

2.2. Carreteres i carrers

Un altre problema greu que tenia la ciutat en aquests anys era el dels accessos que resultaven insuficients per la quantitat d'usuaris que diàriament s'havien de desplaçar per anar a treballar. Així, els carrers on aquestes deficiències es feien més evidents eren aquells que unien Santa Coloma amb Barcelona. Aquest és el cas de la llavors coneguda com a avinguda dels



Pont del Molinet i passarel·la, 20 d'octubre de 1978. Fotografia de Pedro Madueño.

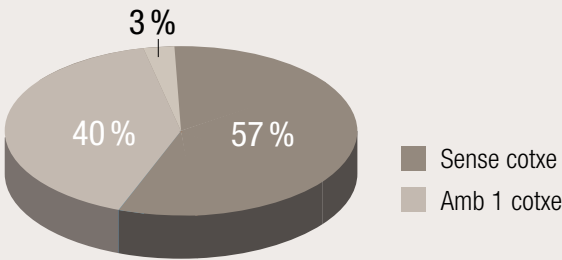
“Cuartels” (carretera a Sant Andreu), lloc on coincidien la majoria de les línies d'autobús amb els vehicles privats. Per aquest carrer, al gener del 1970 hi passaven uns 26.500 vehicles per dia, mentre que al novembre de l'any següent el nombre era de 31.500 vehicles. De fet en aquest carrer de dos carrils, en les hores punta hi passaven fins a 2.200 vehicles l'hora, una xifra molt similar als que circulaven pel carrer d'Aribau o la via Laietana de Barcelona amb quatre carrils. Això comportava uns embussos enormes.

Per aquests motius, tot i que no hi havia definit un pla de futurs accessos, l'any 1973 es començaren a tractar una sèrie de possibilitats. Aquestes feien referència per una banda al desdoblament de la carretera de la Roca; per una altra a la creació d'una autopista d'accés a Montigalà. També hi havia l'avantprojecte de la construcció d'un pont que uniria Santa Coloma amb el carrer de Palomar de Sant Andreu. L'avantprojecte de la construcció d'un túnel al carrer d'Irlanda que aniria a parar a l'altra banda de la muntanya, a Badalona. A més, el projecte ja adjudicat de la construcció del pont del Molinet.

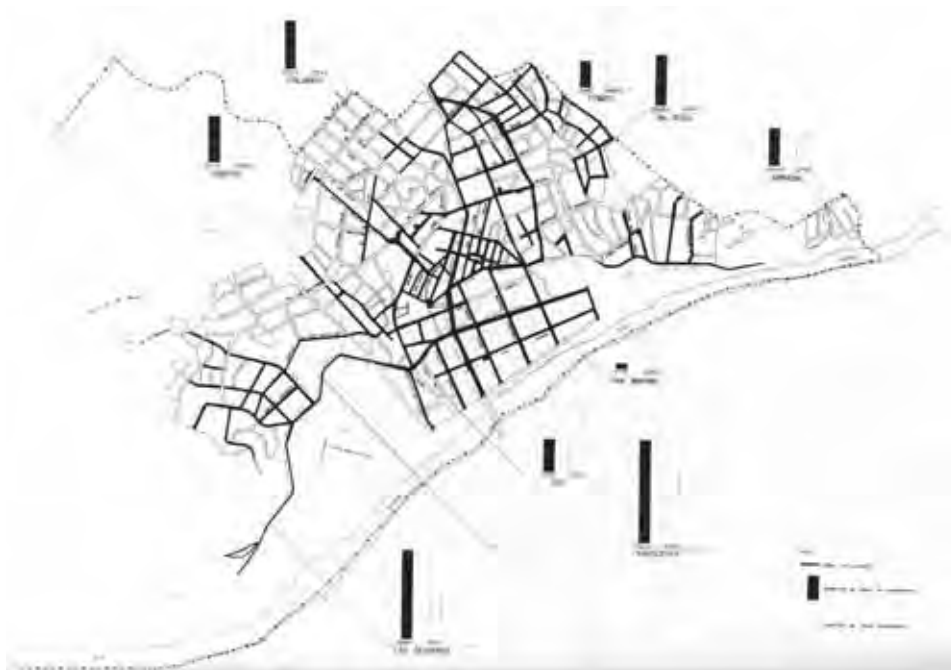
Número de cotxes i usuaris. Any 1980¹⁰

Número total	16.585
Total de famílies	35.927
Famílies sense cotxe	20.370
Famílies amb 1 cotxe	14.455
Famílies amb 2 cotxes	1.046

Distribució de cotxes particulars segons famílies. Any 1980



¹⁰ MADUEÑO, Eugeni (1980). “Los accesos, igual pero peor que hace nueve años”. *Gramma* (Santa Coloma de Gramenet), núm. 202 (28 de novembre), p. 16-17.



Dèficit de pavimentació de carrers, any 1972.¹¹

Pavimentació i enllumenat públic

En aquells moments hi havia 260.000 m² de carrers sense pavimentar, a més de 1.124 punts de llum repartits de forma desigual per una extensió total de 68 km de vies públiques. Això voldria dir que faltaven uns 3.300 fanals perquè els carrers estiguessin ben il·luminats. A banda d'això, també caldria destacar la falta gairebé absoluta de papereres, bancs i arbres, així com plaques amb la nomenclatura de les vies.

2.3. Transport públic

Pel que fa al transport públic, l'any 1972, per anar al centre de Barcelona es disposava de tres línies d'autobús: el 35 i el SC que feia un doble recorregut fins a la plaça de Catalunya. A més hi havia les línies 3, 103, 103 bis i 203 que enllaçaven amb el metro a Sant Andreu. També hi havia el SM que unia la població amb Montgat, que a l'estiu era el mitjà més utilitzat per anar a la platja. Igualment passava amb la TUSA de Badalona. Malgrat tot, encara hi havia barris on l'autobús no hi arribava. Aquest és el cas de les Oliveres.

¹¹ d. a. (1972). "Sta. Coloma en peligro" (núm. monogràfic). *Gramma* (Santa Coloma de Gramenet), núm. 43-44 (juliol-agost), p. 40.



Avantprojecte dels futurs accessos a la ciutat, any 1973.¹²



Autobús TUSA a la rambla de Sant Sebastià, estiu de 1978. Fotografia de Pedro Madueño.

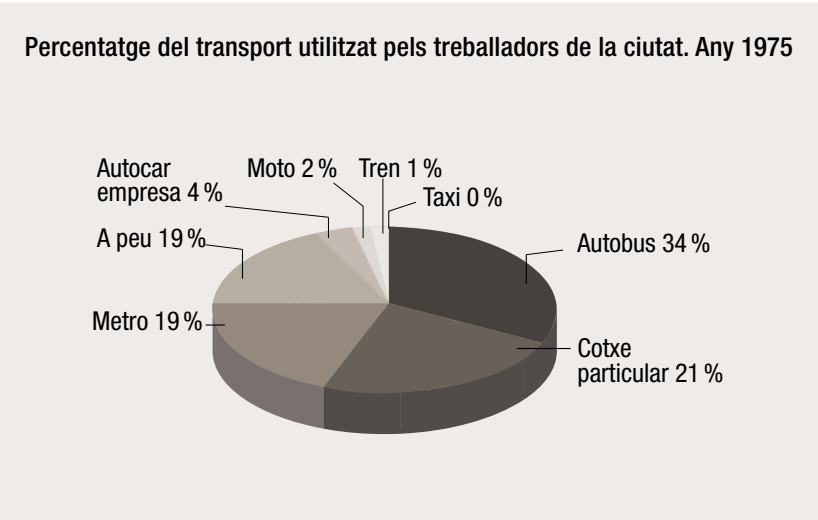
¹² F. T. (1973). "¿Son estos los accesos del futuro?". *Gramma* (Santa Coloma de Gramenet), núm. 51 (març), p. 4.

Tot i això, en aquests anys es planteja com a solució més eficaç per a solucionar el problema dels accessos a la ciutat, l'arribada del metro. L'any 1971 en el Pla de metros ja hi havia previstes dues línies: una que havia d'arribar fins a Santa Coloma i una altra fins a Sant Adrià; segons aquest pla, totes dues havien d'estar acabades abans de 1980.

L'any 1975, 12.943 persones feien servir l'autobús per desplaçar-se a la feina diàriament, mentre que 8.081 ho feien en cotxe particular; 7.205, en metro; 7.096, a peu; 1.423, en autocars de l'empresa; 832, en moto; 547, en tren; i 33, en taxi.

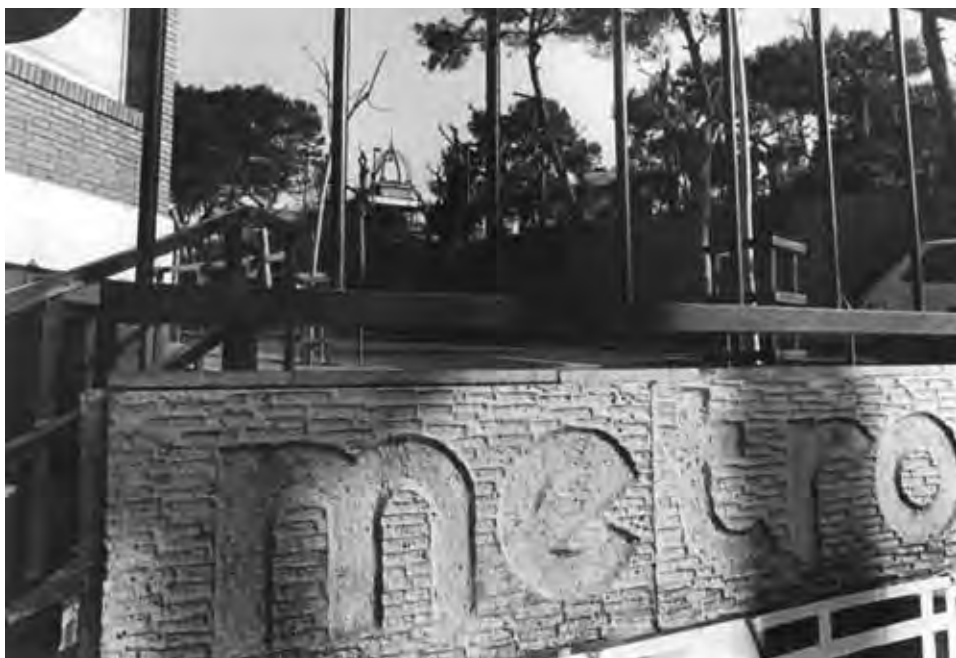
Obres del metro

Amb les obres iniciades l'any 1978 per l'arribada del metro a Santa Coloma, el centre de la ciutat canvia el seu aspecte. Així, la plaça de la Vila veurà reduïdes les seves dimensions. Fins aquell moment els cotxes tenien quatre carrils, a partir d'aquell moment en tindran sis. Així el passeig d'en Llorenç Serra arribaria als 30 m dels quals 6 m serien de vorera a cada costat i 18 m de via per a la circulació. Per a tot això, la plaça va haver de retrocedir 4 m. A més es va haver de traslladar el monument que el Centre Excursionista Puigcastellar va erigir a la cantonada del passeig d'en Llorenç Serra amb Sant Carles dedicat als laietans, obra de l'escultor colomenc Huguet. Igualment va passar amb el bust de l'alcalde Llorenç Serra que fins al moment era a la plaça de la Vila. També els arbres van patir les remodelacions ocasionades per la nova parada ja que es van haver de tallar nou dels dotze arbres existents a aquesta alçada del passeig.



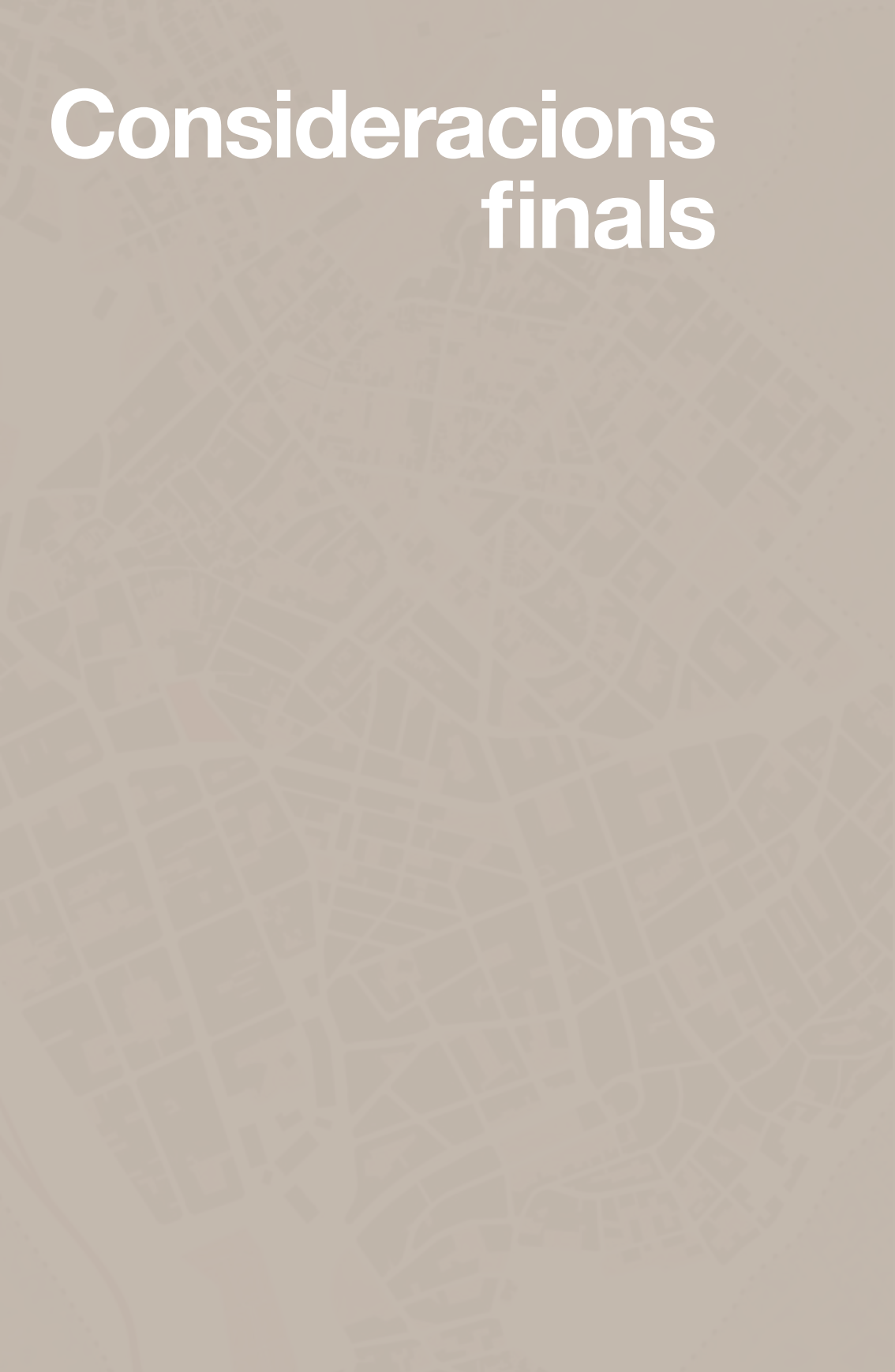


Les obres de l'entrada del Metro de la plaça de la Vila, al passeig d'en Llorenç Serra, 7 de maig de 1979.
Fotografia de J. Pastor.



El metro arriba a Santa Coloma a l'any 1983.

Consideracions finals

A faint, light brown map of Barcelona serves as the background for the entire page. The map shows the city's street grid, including the Eixample district with its characteristic grid pattern, and the surrounding coastal and mountainous areas. The map is centered and covers the entire page area.

L'anàlisi del transport d'un determinat territori resulta altament complex degut als diferents camps que comprèn el seu significat i els condicionants del terreny en si mateix. S'ha d'entendre que el transport fa referència al moviment de gent i béns d'un lloc a un altre en unes condicions determinades. Així, s'han de tenir en compte tant les estructures necessàries per dur a terme aquest objectiu (carreteres, camions, ponts, etc.) com els vehicles que hi circularan i que es poden classificar en privats (cotxes, motos, bicicletes, carros, etc.) o públics (autobusos, taxis, metro, etc.).

En el cas de Santa Coloma de Gramenet, la seva situació territorial ha condicionat totalment la seva evolució històrica i poblacional des de l'antiguitat fins als nostres dies. Amb un terme municipal relativament petit de 7 km², la seva evolució ha anat molt lligada als condicionants físics del territori: situada al marge esquerre del riu Besòs, en el pla del Barcelonès i al peu de la serra de Marina.

Al segle VI aC els primers habitants es van establir al turó del Pollo per motius estratègics, defensius i de control del territori. En aquell moment les vies de comunicació eren pràcticament inexistents i no serà fins a l'època de l'Imperi romà que començarem a trobar un entramat de vies que tenien com a objectiu unir les principals urbs de la zona entre elles i amb Roma, la capital. Un exemple era el camí que sortia des de Barcino creuant el Besòs i passant per Santa Coloma per seguir cap al nord, direcció Baetulo.

En època medieval, sobre el segle X, Santa Coloma era un poble de pagesos amb un petit nucli urbà construït al voltant de l'església que donaria nom a tota la comunitat i aïllat pel riu Besòs, ocult entre els canyars, els arbres fruiters i els camps de regadiu.

Com era habitual en aquella època no hi havia cap tipus de pla urbanístic que regulés l'espai i eren els torrents, caminets i rieres els que servien de guia als arranjaments de cases que anaven edificant-se; fins arribar al segle XIX, moment en que l'àrea urbana de Santa Coloma ja s'havia triplicat, sense comptar l'augment de les cases del Raval.

És precisament a finals del segle XIX que es produirà el primer gran canvi condicionat per la ubicació privilegiada de què gaudia la població. La seva proximitat a Barcelona i l'aïllament que ofería la barrera natural del Besòs conferien al territori la tranquil·litat que la burgesia barcelonina buscava per a les seves residències d'estiueig a molt poca distància de la capital. Així, famílies benestants comencen a adquirir terrenys a la zona i a edificar espec-

taculars residències sense preocupar-se massa perquè la principal i, pràcticament, única via d'accés fos la carretera de la Roca a Sant Adrià, la mateixa que es feia servir des de temps antics.

A principis del segle xx, l'aïllament de la població respecte a la ciutat de Barcelona va millorar amb la construcció del primer pont que va convertir les passeres de fusta que utilitzaven els habitants per creuar el riu en un element secundari. A més aquesta nova infraestructura permetia el pas dels carros que eren el mitjà de transport més habitual en totes les seves varietats. De fet, els primers automòbils foren introduïts pels estiuejants que es passejaven pel poble davant l'admiració dels colomencs.

La majoria de la població es dedicava al conreu de la terra. La indústria era una activitat totalment secundària fins a la dècada de 1920 i el 1930 quan la població començà a esdevenir punt d'acollida dels primers corrents migratoris provinents d'altres llocs de la Península. Els nous habitants treballaren bàsicament en el sector industrial a les ciutats del voltant, principalment Barcelona, i només una minoria d'homes i dones es van col·locar en les fàbriques locals, cosa que va convertir Santa Coloma en una ciutat dormitori.

La proximitat de la capital que dècades enrere havia atret als burgesos barcelonins, ara resultava molt interessant per als nousvinguts que trobaven habitatges a preus més assequibles que a la ciutat comtal i a una distància assumible dels seus llocs de treball.

Així va començar a produir-se un moviment poblacional diari que, juntament amb l'augment dels automòbils, van provocar la necessitat de millorar les infraestructures locals, especialment en les zones perifèriques de nova construcció que no sempre van ser satisfetes. Es van crear diverses línies d'autoòmnibus i autocar que sempre partien de la plaça de la Vila.

Aquesta centralització s'accentuà encara més després de la Guerra Civil ja que la situació urbanística era d'autèntic caos. Els efectes destructius dels bombardeigs juntament amb la despreocupació dels governs i la ràpida arribada de la immigració feu dels anys 40 una dècada deficitària i incontrolable des del punt de vista urbanístic. Aquesta situació s'agregà amb la riuada de 1943 que deixà durant deu anys a la població sense l'únic pont que en aquells moments comunicava la ciutat amb Barcelona.

A la dècada dels 50 Santa Coloma ja havia perdut el seu caràcter rural per convertir-se en una població satèl·lit de Barcelona en la qual el 70 % dels seus habitants havia de sortir de la localitat per anar a la feina. El preu del terreny a la perifèria era més econòmic que a la capital i l'especulació del sòl

fou l'origen del creixement anormal que va convertir el municipi en una ciutat dormitori de l'àrea metropolitana de Barcelona. El creixement de la ciutat es produí en els barris perifèrics, especialment al barri del Fondo.

El fet que al 1953 s'inaugurés el nou pont totalment condicionat perquè hi poguessin passar els troleibusos va afavorir més encara aquesta transformació, ja que cal tenir en compte que el sistema de transport públic i les vies de comunicació són un factor totalment clau per a l'augment de la població. Especialment en el cas de les ciutats satèl·lit en què la majoria dels seus habitants treballen en una capital veïna.

La dècada dels 60 va ser la del boom del 600 que va permetre que la classe obrera pogués optar a tenir un vehicle propi. Aquest factor, sumat a l'increment exponencial de la població i a la precarietat del servei de transport públic que unia totes dues ciutats, van provocar el col·lapse de la carretera de Santa Coloma, insuficient per assumir la quantitat de trànsit rodat diari. En aquest sentit, la inauguració del pont del Molinet a finals dels 70 inicià una nova etapa en les comunicacions entre Barcelona i Santa Coloma.

Aquest fet, sumat a l'increment de les línies d'autobús al llarg de la dècada, feien albirar un nou futur per als ciutadans en el tema dels desplaçaments. Tot i això, els accessos encara eren insuficients per a la quantitat d'usuaris que diàriament s'havien de desplaçar i seguia havent-hi barris on el transport públic encara no hi arribava, com era el cas de les Oliveres.

Però sens dubte, el factor que més va revolucionar el transport públic a la ciutat i que va resultar la solució definitiva per acabar amb les mancances de la zona en aquest sentit, va ser l'arribada del metro a Santa Coloma l'any 1983. Aquest mitjà, descongestionava de trànsit els dos principals accessos del moment i oferia un servei net i ràpid als seus usuaris. A més, en allargar la línia fins al Fondo a principis de la dècada dels 90, es dotava un dels barris més poblats del mateix servei que el centre de la ciutat.

Va ser en aquests anys, amb motiu dels Jocs Olímpics de Barcelona de 1992, que es va remodelar tota l'anella metropolitana incloent-hi el circuit d'entrada a la ciutat comtal pel sector nord, construint el Nus de la Trinitat que permetia l'accés directe des de Santa Coloma mitjançant l'autovia B-20 que a la vegada connectava la població amb altres eixos principals de l'entramat viari.

Aquest fet va resultar una revolució absoluta en l'increment d'infraestructures de trànsit rodat que descongestionaven totalment els ponts edificats en dècades anteriors, ja que, a més, es va inaugurar el pont de Can Peixauet, que dotava la ciutat d'una comunicació directa amb el sector industrial barceloní.

Amb tot això, Santa Coloma arribava a l'any 2000 amb un aspecte molt diferent de la imatge de ciutat suburbial que havia tingut anys enrere. Es convertia en una ciutat moderna i ben comunicada amb la capital a través d'una àmplia xarxa d'autobusos interurbans i amb un entramat viari adequat.

Finalment l'any 2009 s'inauguraven 5 parades de metro de la nova línia 9 del metro, la més moderna de la xarxa metropolitana i que serviria per dotar als veïns dels barris més allunyats del servei públic suficient i de qualitat que durant tants anys havien reclamat.

Així podem concloure que l'evolució del transport a la ciutat ha anat totalment lligada a l'augment de la població i la vinculació de la ciutat amb la capital, passant de ser un servei totalment deficitari a resultar altament eficaç i satisfactori pels habitants de Santa Coloma evolucionant segons les necessitats de cada moment.

Cal destacar que en els darrers anys l'administració ha mostrat un interès especial per dotar els mitjans de transport de millores que fa uns anys eren impensables tals com dispositius i punts d'accessibilitat per a totes les persones amb necessitats especials que han posat aquest servei a l'abast de tothom.

Igualment s'ha donat preferència a mitjans de transport més sostenibles amb el medi ambient, com vehicles elèctrics o bicicletes, creant tot un entramat de carrils bici que, tot i que encara no és suficient, cada any veu ampliat el seu recorregut i dota a la població d'una alternativa al transport convencional.



Annexos

A faint, light-colored map of a city grid is visible in the background. The map shows a dense network of streets and blocks, with some areas highlighted in a slightly darker shade of gray. The overall tone is muted and professional.

Cronologia

1876. S'acordà millorar l'entrada al poble reparant el camí veïnal de Sant Adrià per la compra de 1.250 m² de l'era de Can Pascali que cenyia el carrer.

1910. S'acorda la construcció d'un pont sobre el Besòs per a substituir les passarel·les de fusta.

1913. Febrer. La Diputació de Barcelona acorda construir un pont sobre el riu Besòs.

1913. 31 de desembre. Per la Festa Major va tenir lloc l'acte de col·locació de la primera pedra del pont sobre el riu Besòs, coincidint amb la Festa Major, amb l'assistència de representants de la Diputació, de l'Ajuntament i d'altres personalitats polítiques de l'època.

1917. La Mancomunitat asfalta la carretera de Sant Adrià a la Roca.

1918. 3 de desembre. 400 veïns de Santa Coloma fan una instància suplicant que s'activin les obres del pont.

1919. S'inicia el primer servei en carruatge que comunicarà Santa Coloma i Sant Andreu.

1921. Es fan transports en cotxe fins a Sant Adrià. La parada era a la plaça de la Vila, allà s'agafava el cotxe cap a Sant Adrià que entroncava amb el tramvia Badalona-Sant Adrià-Barcelona.

1922. El pont és condicionat amb importants millores; en destaca la il·luminació per dignificar l'entrada a la ciutat.

1923. Se sol·licita instal·lar una parada de taxis a Santa Coloma.

1925. Els veïns es queixen de l'alt preu del bitllet d'autobús que uneix Santa Coloma i Sant Adrià. El cost era de 45 cèntims, mentre que l'autobús que unia Sant Adrià i la plaça de la Universitat de Barcelona tenia un cost de 40 cèntims (20 cèntims poc temps després) i eren molts més quilòmetres.

1925. La Diputació de Barcelona s'encarrega d'arreglar la carretera que uneix Santa Coloma i Sant Adrià. En ser una carretera transitada cal engravar-la sovint.

1925. Juny. Es formulen diferents projectes:

1. La prolongació del trajecte de Santa Coloma a Sant Adrià fins a enllaçar amb la via fèrria del litoral.
2. L'eixamplament del camí vell de la part de Sant Andreu que traspas-sa la via fèrria. Se sol·licita a la companyia ferroviària un pas a nivell per als autos en aquest tros de camí.

3. Convertir en carretera el camí veïnal paral·lel a la ribera del Besòs que va en direcció a la fàbrica d'Ignasi Sala fins a Sant Andreu.

1925. Desembre. S'inicien les obres de la carretera que ha d'enllaçar Santa Coloma amb Sant Andreu (aquesta carretera unia Cornellà de Llobregat amb Fogars de la Selva). Al propietari dels terrenys per on havia de passar la carretera, el senyor Guix, se li compensarà amb un nou traçat d'un tram de la Sèquia, juntament amb una parcel·la de terra que li quedava.

1926. Un servei de tartanes fa el trajecte cap a Sant Adrià per 0,20 ptes. el seient.

1927. La companyia d'autoòmnibus es fa càrrec dels trajectes AC (Santa Coloma-Sant Adrià) i SC (Santa Coloma-Sant Andreu).

1927. Gener. L'Ajuntament de Santa Coloma instal·la en diferents indrets de la carretera de Sant Adrià a la Roca uns pals indicadors de la velocitat màxima de circulació: 15 km/h.

1928. L'1 de setembre de 1928, la CGA (Companyia General d'Autobusos) va crear la línia SC que unia les ciutats de Barcelona i Santa Coloma per Sant Adrià. Sortia de la plaça de la Universitat, continuava per Corts (actual Gran Via), ronda de Sant Pere, passeig de Sant Joan, passeig de Pujades, Pere IV, carretera de Madrid a França, Sant Adrià, carretera de la Roca fins a la plaça de la Vila de Santa Coloma de Gramenet. Aquesta línia va absorbir la línia privada "San Adrián - Sta. Coloma" que també transcorria per la carretera de la Roca i que era propietat d'Anselm de Riu.

1929. Es construeix un assortiment de benzina, propietat d'Isidre Torrents i d'en Secanell, en un local que feia xamfrà a l'avinguda de Santa Coloma amb el passeig d'en Llorenç Serra.

1941. S'inicien les protestes dels veïns dels barris de la perifèria per l'absència d'asfalt en molts carrers, d'enllumenat, d'aigua i de clavegueram.

1941. S'aprova el primer Pla d'obres públiques, elaborat per la Comissió de Foment, després d'haver estudiat les necessitats més urgents.

1941. La *Compañía General de Tranvías de Barcelona* presenta a l'Ajuntament de Santa Coloma el projecte d'instal·lació i explotació del troleibús.

1942. 15 de maig. S'acaba el termini pel concurs sobre la concessió de la línia de troleibusos i l'única empresa que s'havia presentat era la *Compañía General de Tranvías SA* de Barcelona.

1942. Maig. L'alcalde Francesc Badiella estableix la línia divisòria de la zona del marge dret que s'ha de segregar de Santa Coloma.

1942. 13 de juny. La *Jefatura Provincial de Obras Públicas* i el personal tècnic de l'Ajuntament de Barcelona inauguren la primera línia de troleibuses de Santa Coloma, la F-51, que comunicava la població amb Sant Andreu. Funcionava gràcies a dos cables elèctrics instal·lats al llarg del recorregut.

1943. 15 de desembre. Riuada que suposa l'enfonsament del pont del Besòs. El nou pont no es construirà fins deu anys després.

1943. 17 de desembre. S'acorda que el marge dret del Besòs sigui annexionat a Barcelona. El terme queda reduït a 6.571.347 m². L'Ajuntament rep 296.400 ptes.

1945. L'1 de gener es fa efectiu l'acord signat el 1943 de cedir el marge dret del Besòs a Barcelona i els dos grups de Cases Barates es perden.

1945. S'inicien les obres de reconstrucció del nou pont, a compte de la Diputació Provincial de Barcelona. Prèviament, l'Ajuntament estudia la possibilitat de cobrar als contribuents una quota per la reconstrucció del pont, però no prospera.

1950. Hi ha dues carreteres al terme municipal: la de Sant Adrià a la Roca i la de Cornellà de Llobregat a Fogars de la Selva. Hi ha camins d'ús agrícola com l'antic camí del Fondo, que va a Badalona, i els dos que uneixen Santa Coloma amb els nuclis de Canyet i Pomar.

1953. 23 de desembre. La Comissió d'Urbanisme de Barcelona aprova el *Plan General de Ordenación Urbana de Barcelona* i la seva àrea d'influència.

1953. 18 de juliol. Inauguració del nou pont sobre el riu Besòs que substituirà l'antic destruït per una riuada al 1943.

1953. 23 de desembre. La Comissió d'Urbanisme de Barcelona aprova el Pla general d'ordenació urbana de Barcelona i la seva àrea d'influència. L'alcalde Josep Mas Roger encarrega a l'arquitecte municipal un projecte sobre la desviació de la part de la carretera de Sant Adrià a la Roca que va des del carrer d'Andreu Vidal al passeig d'en Llorenç Serra, per l'avinguda Santa Coloma i des de l'encreuament del passeig d'en Llorenç Serra amb el camí local de Sant Andreu a Santa Coloma fins a enllaçar altra vegada amb la carretera de la Roca a l'alçada del cementiri nou.

1956. La ciutat disposa d'un servei interurbà per traslladar passatgers gràcies a una veïna de Barcelona, Carme Hospital, la qual sol·licita l'establiment de la seva empresa d'autobusos per posar en marxa una xarxa de comunicacions entre els barris de Santa Coloma.

1957. Entrada en funcionament del servei de transport interior TUSA.

1957. L'Ajuntament de Santa Coloma demana a l'Ajuntament de Barcelona que amplii la carretera de Santa Coloma en 20 m, que es construeixin voreres i s'il·lumini en tota la seva extensió.

1957. Es col·loquen a la ciutat plaques indicadores de la velocitat màxima del trànsit per la via urbana. Fins aquell moment únicament n'hi havia quatre: dues a l'avinguda de la Generalitat, una a la carretera de la Roca i la darrera al passeig d'en Llorenç Serra.

1959. S'instal·len senyals prohibint els sorolls, com a conseqüència de la contaminació acústica que s'estava produint.

1960. Es posa la primera pedra per a la construcció del pont del Molinet.

1962. 26 de setembre. Una riuada inunda els marges del riu destrossant camps i camins. Els desperfectes que això va ocasionar comportaren una feina molt dura per a la població. A partir d'aquest esdeveniment es determinarà el límit entre el riu i l'espai per a conrear.

1964. L'Ajuntament de Santa Coloma accepta de la *Compañía General de Tranvías de Barcelona*, concessionària del servei públic de transport amb troleibuses que comunicava la població amb Barcelona, l'aportació d'un donatiu de 450.000 pessetes com a contribució a les despeses de les obres de pavimentació de certs trams dels carrers de Pompeu Fabra, Sant Carles, avinguda de Santa Coloma i passeig d'en Llorenç Serra.

1967. S'inauguren dues noves línies de bus que arriben fins al Fondo i Singuerlín (102 i 103). El preu del bitllet puja a 4 ptes.

1970. Cada dia 45.000 persones agafen l'autobús per sortir i entrar de Santa Coloma.

1970. Falten 304.832 m² de paviment, 79.457 m² de voreres, 68.441 metres linials de vorada, 30.000 de clavegueram i 3.000 punts de llum.

1971. El barri del Fondo té 44 carrers, dels quals només 8 tenen l'equipament urbanístic necessari (pavimentació, voreres, clavegueram, il·luminació, etc.).

1971. La carretera de Santa Coloma té 1.200 m de longitud i 8 m d'amplada i suporta el pas de 27.000 vehicles cada dia.

1971. Hi ha un pont apte per a la circulació de vehicles sobre el riu Besòs. A més es disposa d'un altre de peatonal, el del Molinet, i d'una passera feta amb taulons a l'alçada del carrer de Mossèn Jacint Verdaguer.

1971. 27 de març. La Comissió Provincial d'Urbanisme construeix una nova passera sobre el riu Besòs, aquesta vegada d'acord amb les necessitats dels usuaris i resistent a les crescudes del riu.

1971. Maig. L'Ajuntament de Badalona està portant a terme les obres de cobertura i pavimentació de la riera de Sant Joan. D'aquesta manera s'habilitarà una nova entrada cap a Santa Coloma des d'aquesta ciutat.

1971. Juny. Només hi ha tres encreuaments amb semàfor a la ciutat.

1971. Juny. L'Ajuntament aprova la pavimentació dels carrers de Rafael Casanova, entre el passeig de l'Església i la rambla de Sant Sebastià; Sant Carles, entre Pompeu Fabra i Cultura; Amèrica, entre l'avinguda de la Pallaresa i Prat de la Riba, i Doctor Pagès, entre la rambla de Sant Sebastià i Rafael Casanova.

1971. Novembre. Cada dia laborable passen 31.500 cotxes pel passeig de Santa Coloma.

1972. Juny. Una riuada s'emporta la passera feta per iniciativa privada sobre el riu Besòs.

1972. Octubre. Entra en funcionament la nova carretera que uneix Santa Coloma amb Badalona a través del barri del Fondo.

1972. Novembre. L'Ajuntament construeix un nou camí d'accés que permet la pujada de vehicles fins a gairebé l'alçada del Puig Castellar.

1973. 30 de març. La línia 203 d'autobusos arriba fins a les Oliveres, i comunica el barri directament amb Sant Andreu. Això ha estat possible gràcies al fet que finalment s'han pavimentat els carrers de la zona.

1973. Juliol. 5.100 veïnes de Can Franquesa tallen el trànsit sol·licitant transport públic fins al barri.

1973. Octubre. S'inaugura la primera benzinera de Santa Coloma a la confluència de les avingudes de la Generalitat i de Santa Coloma.

1974. 12 de març. 25 dies de boicot actiu als autobusos municipals.

1975. La carretera de Santa Coloma té 1.200 m de longitud i 8 m d'amplada i suporta el pas de 40.000 vehicles cada dia.

1975. Es calcula que hi ha uns 13.000 cotxes a la ciutat.

1975. 3 d'abril. L'alcalde Blas Muñoz juntament amb el delegat de Serveis de l'Ajuntament de Barcelona són a l'acte d'inici de les obres d'ampliació de la carretera de Santa Coloma.

1975. Abril. S'inauguren noves línies d'autobús i extensions de les ja existents que comuniquen el barri del Raval amb la resta de la ciutat. Aquestes són les línies 33, SC, SC bis, 35 i 103.

1975. 13 de novembre. Comença a funcionar la línia 203 d'autobús que uneix l'avinguda de Ramon Berenguer IV, a Singuerlín, amb Torras i Bages.

1977. Gener. Es construeix la vorera que va des de Singuerlín fins al cementiri per a tota la gent que es desplaça fins a la fàbrica DAMM, al cementiri o a les Oliveres.

1977. Març. Finalitzen les obres d'ampliació de la carretera de Santa Coloma.

1977. Novembre. S'inicien les obres de construcció del pont del Molinet sobre el Besòs.

1978. Febrer. Comencen les obres dels accessos al metro de la plaça de la Vila.

1978. 4 de març. 1.000 veïns del barri Llatí fan una manifestació per queixar-se que, a banda de no tenir cap equipament, tampoc tenen asfaltats els carrers següents: Montevideo, Pedrera, ptge. Pedrera, Milà, Sicília i Nàpols.

1978. 15 de març. S'inaugura la nova línia d'autobusos 330 amb un recorregut que anava des de la plaça d'Orfila fins a Torribera.

1978. Juny. Ja està finalitzada la parada de metro de Santa Coloma pel que fa a les voltes, túnels i vies, tot i que encara no té instal·lat l'enllumenat ni les senyalitzacions.

1978. 5 de setembre. Les fortes pluges ocasionen danys en les obres de construcció del túnel del metro al seu pas pel riu Besòs. Les obres de canalització que s'hi havien fet no van ser suficients per evitar la força de l'aigua, que va inundar tot el túnel. Tot i això, no en va resultar afectada l'estructura.

1978. Novembre. S'inaugura el pont del Molinet per a vehicles.

1979. Juliol. Hi ha uns 18.000 cotxes a la ciutat. Per tant, es calcula que a cada dues famílies n'hi ha un.

1979. 30 d'octubre. A la ciutat hi ha 22 semàfors.

1980. Setembre. S'instal·len set parades fixes més a banda de les dues existents a la plaça de la Vila i a la plaça del Rellotge.

1983. El metro arriba a Santa Coloma amb parada a la plaça de la Vila.

1992. La línia de metro s'allarga fins a la parada de Fondo.

1992. Inauguració del pont de Can Peixauet.

1995. Inauguració Parc Fluvial del Besòs.

1999. Inauguració de la primera fase de circuit per a bicicletes a la ciutat.

2009. Arribada de la Línia 9 de metro amb 5 noves parades a la ciutat: Can Zam, Singuerlín, Església Major, Fondo i Can Peixauet.

TUGSAL 1986-2012

1986. Tusgsal comptava amb 12 línies al Barcelonès Nord, de les quals 4 eren urbanes a Badalona i la resta interurbanes amb origen a Badalona i que arribaven fins a Barcelona, Sant Adrià de Besòs, Santa Coloma, Montcada i Reixac, Montgat i el Masnou.

B27 Francesc Layret (Badalona)- Les Oliveres (Santa Coloma de Gramenet)

1990. Tusgsal ja comptava amb 20 línies al Barcelonès Nord. Badalona comptava amb una línia urbana més i, a més, Santa Coloma i Sant Adrià comptaven amb una línia urbana cada municipi. Aquesta xarxa es va ampliar especialment a Santa Coloma amb les incorporacions de la línia que comunicaven la ciutat amb Barcelona. Aquesta ampliació també va incloure una nova línia nocturna, la NS.

800 Santa Eulàlia (Santa Coloma)- Can Franquesa (Santa Coloma)

B20 Les Oliveres (Santa Coloma)- Pg. Torras i Bages (Barcelona)

B21 Pl. Vila (Santa Coloma)- Ronda Sant Pere (Barcelona)

B27 Can Ruti (Badalona)- Les Oliveres (Santa Coloma)

B30 Av. Ramon Berenguer (Santa Coloma)- Turó del Mar (Montgat)

NS Drassanes (Barcelona)- Pl. Rellotge (Santa Coloma). Nocturna

1997. Tusgsal comptava amb 30 línies. Aquest augment respecte al 1990 es va produir gràcies a la xarxa de Nitbus que va aportar 11 línies noves i la cobertura de tota la ciutat de Barcelona. El transport de dia no va veure grans canvis.

800 Santa Eulàlia (Santa Coloma)- Can Franquesa (Santa Coloma)

B20 Les Oliveres (Santa Coloma)- Pg. Torras i Bages (Barcelona)

B21 Pl. Vila (Santa Coloma)- Ronda Sant Pere (Barcelona)

B27 Can Ruti (Badalona)- Les Oliveres (Santa Coloma)

B30 Av. Ramon Berenguer (Santa Coloma)- Turó del Mar (Montgat)

N6 Roquetes (Barcelona)- Les Oliveres (Santa Coloma). Nocturna

N9 Drassanes (Barcelona)- Pl. Rellotge (Santa Coloma). Nocturna

N10 Pl. Catalunya (Barcelona)- Pl. Vila (Santa Coloma). Nocturna

1999. Tugsgal comptava amb 26 línies, 4 menys que amb la xarxa anterior però amb molts canvis de recorregut i noves línies que van ampliar la zona de cobertura i la creació de nous corredors com l'arribada a la Vall d'Hebron, la connexió de Santa Coloma amb Montcada i Reixac o l'absorció de la línia 803 amb la B23 i la prolongació fins a Bon Pastor. A la xarxa nocturna també s'hi van fer bastants canvis amb l'aparició d'una nova línia i la supresió de les línies N5 i N10.

800 Santa Eulàlia (Santa Coloma)- Can Franquesa (Santa Coloma)

B18 Santa Rosa (Santa Coloma)- Lluís Companys (Montcada)

B20 Les Oliveres (Santa Coloma)- Ronda Sant Pere (Barcelona)

B21 Av. Pallaresa (Santa Coloma)- Ronda Sant Pere (Barcelona)

B27 Can Ruti (Badalona)- Les Oliveres (Santa Coloma)

B30 Av. Ramon Berenguer (Santa Coloma)- Camí d'Alella (Montgat)

N6 Roquetes (Barcelona)- Les Oliveres (Santa Coloma). Nocturna

N8 Sarrià (Barcelona)- Irlanda (Santa Coloma). Nocturna

2000. Tusgsal comptava amb 27 línies, una més que l'any anterior però, a més, hi van haver importants canvis a la xarxa amb prolongacions destacables d'algunes línies.

800 Santa Eulàlia (Santa Coloma)- Can Franquesa (Santa Coloma)

B18 Santa Rosa (Santa Coloma)- Lluís Companys (Montcada)

B20 Les Oliveres (Santa Coloma)- Ronda Sant Pere (Barcelona)

B21 Av. Pallaresa (Santa Coloma)- Ronda Sant Pere (Barcelona)

B27 Can Ruti (Badalona)- Les Oliveres (Santa Coloma)

B30 Av. Ramon Berenguer (Santa Coloma)- Camí d'Alella (Montgat)

N5 Roquetes (Barcelona)- Les Oliveres (Santa Coloma). Nocturna

N7 Sarrià (Barcelona)- Irlanda (Santa Coloma). Nocturna

2006. Tusgsal va ampliar la xarxa amb 5 noves línies, amb una d'urbana més a Badalona i una altra a Santa Coloma i tres d'interurbanes.

800 Santa Eulàlia (Santa Coloma)- Can Franquesa (Santa Coloma)

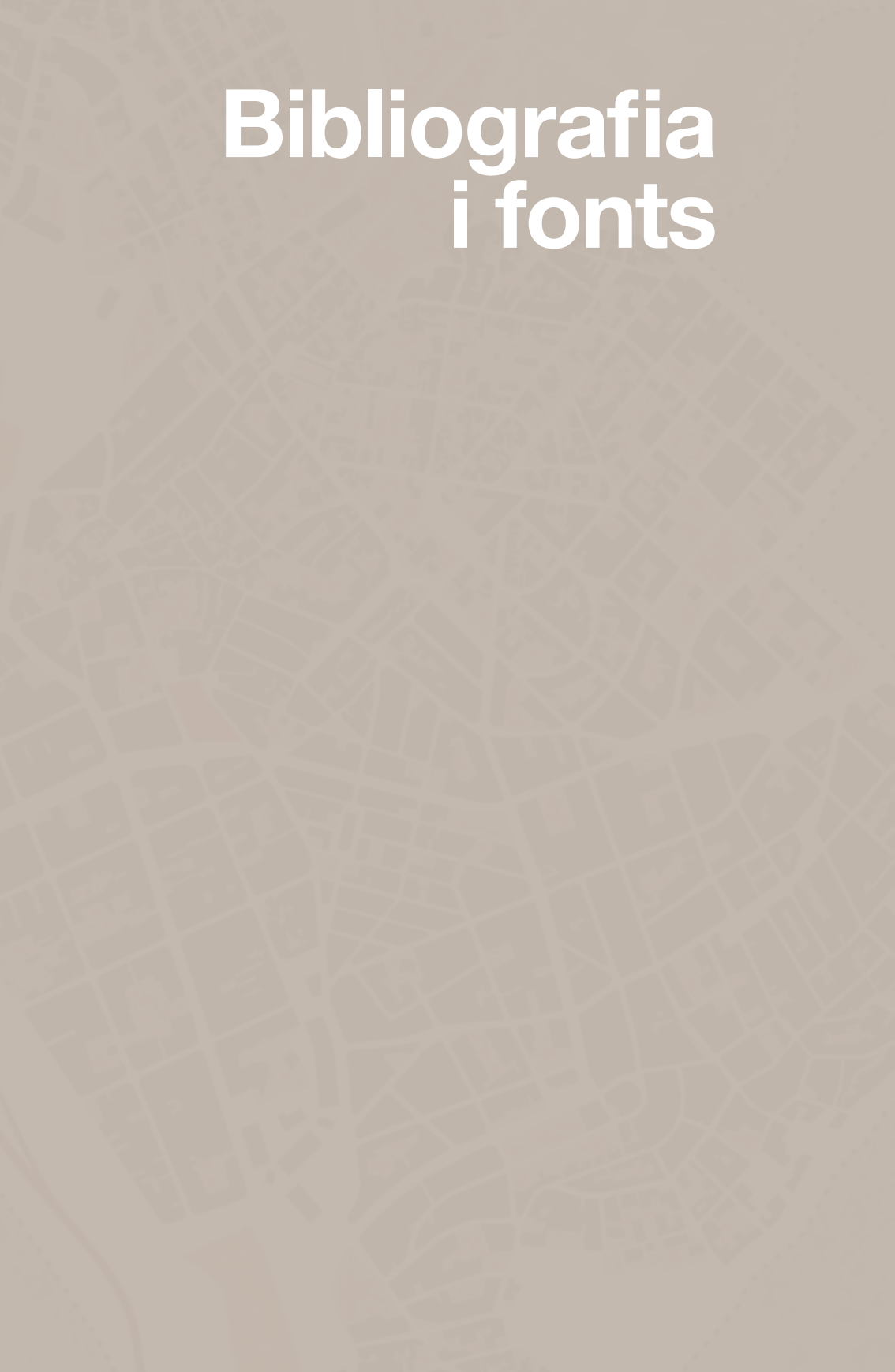
801 Hospital Esperit Sant (Santa Coloma)- La Bastida (Santa Coloma)

B14 Can Franquesa (Santa Coloma)- Estació Sant Adrià B.
 B17 Via Augusta (Badalona)- Fondo (Santa Coloma)
 B18 Santa Rosa (Santa Coloma)- Lluís Companys (Montcada)
 B20 Les Oliveres (Santa Coloma)- Ronda Sant Pere (Barcelona)
 B21 Av. Ramon Berenguer (Santa Coloma)- Ronda Sant Pere (Barcelona)
 B27 Can Ruti (Badalona)- Les Oliveres (Santa Coloma)
 B30 Av. Ramon Berenguer (Santa Coloma)- La Virreina (Tiana)
 N6 Roquetes (Barcelona)- Les Oliveres (Santa Coloma). Nocturna
 N8 Can Caralleu (Barcelona)- Can Franquesa (Santa Coloma)

2012. És l'any en què Tusgsal va implantar una nova xarxa amb la qual va aconseguir el màxim de línies amb les que ha operat: 44. Així, Badalona tenia 11 línies urbanes, Santa Coloma 5 i la resta eren línies interurbanes.

B1 Av. Martí i Pujol (Badalona)- Fondo (Santa Coloma)
 B14 Can Franquesa (Santa Coloma)- Estació Sant Adrià B.
 B15 Montigalà (Badalona)- Pl. Vila (Santa Coloma)
 B17 Via Augusta (Badalona)- Rambla Sant Sebastià (Santa Coloma)
 B18 Pl. Vila (Santa Coloma)- Pl. Lluís Companys (Montcada)
 B20 Les Oliveres (Santa Coloma)- Ronda Sant Pere (Barcelona)
 B27 Can Ruti (Badalona)- Les Oliveres (Santa Coloma)
 B30 Can Franquesa (Santa Coloma)- La Virreina (Tiana)
 B31 Pl. Vila (Santa Coloma)- Manresa (Badalona)
 B80 Santa Eulàlia (Santa Coloma)- Can Franquesa (Santa Coloma)
 B81 Hospital Esperit Sant (Santa Coloma)- La Bastida (Santa Coloma)
 B82 Can Franquesa (Santa Coloma)- Les Oliveres (Santa Coloma)
 B83 Av. Ramon Berenguer (Santa Coloma)- Fondo (Santa Coloma)
 B84 Santa Rosa (Santa Coloma)- Cementiri (Santa Coloma)
 N6 Roquetes (Barcelona)- Les Oliveres (Santa Coloma). Nocturna
 N8 Can Caralleu (Barcelona)- Can Franquesa (Santa Coloma)¹³

¹³ TUSGSAL (2015). Op. cit., p. 151-157.

A faint, light-colored map of Barcelona serves as the background for the entire page. The map shows the city's characteristic grid-like street pattern, with various blocks and avenues visible. The title is positioned in the upper right quadrant of the image.

Bibliografia i fonts

Bibliografia

- AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET (1999). *Santa Coloma de Gramenet, d'ahir a avui, de ayer a hoy*. Santa Coloma de Gramenet: Ajuntament.
- d. a. (2006). *Setanta-cinc anys d'assistència psiquiàtrica. De Clínica Mental a Centres Assistencials* Dr. Emili Mira i López. Barcelona: Diputació de Barcelona.
- GRUP D'HISTÒRIA JOSÉ BERRUEZO (ed.) (2006). *Una ciutat dormitori sota el franquisme. Santa Coloma de Gramenet 1939-1975*. Barcelona: Ed. Carena.
- MARÍN, Sara; ROIG, Marta (2011). "La ciutat contemporània: visions de la ciutat". (Estudi per al Museu Torre Balldovina). Santa Coloma de Gramenet. [Inèdit].
- SOTERAS, J. i Associats (1953). *Información técnico urbanística de Santa Coloma de Gramenet. Memoria*. [Inèdit].
- TUSGSAL (ed.) (2015). *30 años*. Barcelona: Transportes Urbanos y Servicios Generales S.A.L.
- VALLVERDÚ, Maura (2005). *L'Abans. Santa Coloma de Gramenet. Recull Gràfic 1884-1965*. El Papiol: Ed. Efadós.
- VILASECA, Joan (1985). *Història General de Santa Coloma de Gramenet*. Santa Coloma de Gramenet: Ajuntament.

Altres fonts

Arxiu Històric de Santa Coloma de Gramenet (AHSCG): caixes 64 (reg. 2533, 2539, 2547) i 71 (reg. 2577, 2579, 2592, 2595).

Guies oficials de Santa Coloma de Gramenet dels anys 1926, 1933, 1952.

Revista *Grama*

www.enciclopedia.cat

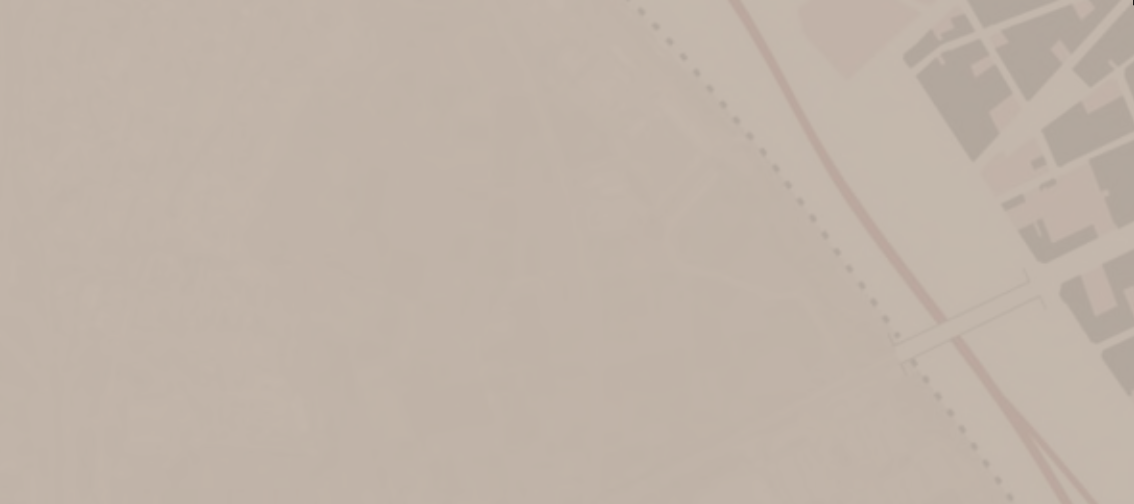
www.gramenet.cat

www.tmb.cat

Fotografies

Arxiu d'imatges del Museu Torre Balldovina:

- Fons Ajuntament: p. 7, 9, 14, 18, 19, 20s, 21, 23, 25, 26, 36i, 43, 45, 46i, 52, 67.
- Fons Grama: p. 56, 59, 61s, 61i.
- Fons L'Abans: col·lecció Rosa Blanchart (p. 15), col·lecció Lúdia Iglesias (p. 17), col·lecció Josefina Serra (p. 20i, 22), col·lecció Jaume Pañella (p. 32), col·lecció Antoni Solé (p. 33), col·lecció Rita Edo (p. 41), col·lecció Enric Mas (p. 46s).



Beques per a treballs de recerca sobre la història de Santa Coloma de Gramenet

**Modalitat
“La ciutat metropolitana”**

Convocatòria 2015