



**VECLUS, s.l.**

**Francesc Caballé i Reinald González.** Gestió i documentació del patrimoni arquitectònic i arqueològic

C./ Princesa 57, 1.2. 08003 Barcelona

Telf. / Fax 93 319 65 51 E-mail: [veclus@veclus.com](mailto:veclus@veclus.com)

NIF: B-59371195

## **Estudi històrico-arquitectònic de l'ill@ delimitada pels carrers: Bolívia, Ciutat de Granada, Tànger i Badajoz**



Barcelona, febrer de 2007



**Direcció:**

Francesc Caballé i Reinald González

**Recerca i realització:**

Francesc Caballé i Lluís M. Bou

**La planimetria emprada en aquest treball ha estat realitzada per GESARQ**

***Per a qualsevol ús de les dades, imatges i informacions contingudes en aquest estudi caldrà citar-ne el seu origen i autoria***



## Sumari

▪ Consideracions prèvies .....	2
▪ Evolució històrica .....	4
Els antecedents .....	5
De camps a fàbrica .....	10
La tardana configuració definitiva de l'illa .....	18
▪ Localització i descripció del conjunt.....	23
Nau 1 .....	25
Annex 1.....	33
Nau 2 .....	37
Nau 3 .....	43
▪ Conclusions: Valoració patrimonial.....	46
▪ Apèndix Documental .....	48

## Consideracions prèvies

L'any 2006 va aprovar-se definitivament la "Modificació del Pla Especial de Protecció del Patrimoni Arquitectònic Historicartístic de la Ciutat de Barcelona. Districte de Sant Martí. Patrimoni Industrial del Poblenou". Aquest document suposava la catalogació i protecció -en diferents graus- d'un seguit de conjunts i elements arquitectònics del patrimoni industrial del Poblenou per tal de preservar-ne la seva memòria històrica. El resultat final va ser la redacció d'unes noves normes urbanístiques i la inclusió d'un total de 67 nous elements i edificis industrials catalogats. De cadascuna d'aquestes unitats es va elaborar una fitxa individualitzada on – a banda dels camps descriptius i de notícies històriques- s'establia el grau de protecció d'acord amb la normativa municipal i s'indicaven les possibles intervencions sobre els béns protegits.

La fitxa 91 de l'esmentada modificació del Pla Especial de Protecció comprèn l'antiga fàbrica propietat de "Josep Canela e Hijos" situada als actuals carrers de Ciutat de Granada 127-137, Tànger 75-91 i Badajoz 162 i protegia un seguit de naus de tot el conjunt.

En concret, gaudeixen del grau de **protecció C** (béns urbanísticament protegits que (...) reuneixen valors històricoartístics estètics o tradicionals a considerar com a rellevants pel sector urbà on s'emplacen) l'edifici del carrer Ciutat de Granada 127-137 i dues naus situades a l'interior de la parcel·la; i del grau de **protecció D** (béns que per les seves característiques poden ésser traslladats (...) o que gaudeixen d'un interès cultural en el sector d'emplaçament que (...) cal conservar documentalment pel seu record) la nau que afronta al carrer Bolívia i les construccions adossades a una de les naus interiors. El plànol de la fitxa del catàleg – reproduïda en aquesta pàgina- grafia els elements inclosos al Pla Especial i el seu grau de protecció.



Plànol de la fitxa núm. 91 de la modificació del Pla Especial de Protecció del Patrimoni Arquitectònic referent a l'antiga fàbrica de "Josep Canela e Hijos", amb indicació dels edificis inclosos i el seu grau de protecció.

## Objectius i objecte d'estudi

El present estudi històrico-arquitectònic ha tingut com a objectiu la documentació històrica i la valoració patrimonial de les diferents naus afectades per l'actual procés del pla de millora urbana de l'illa.

L'estudi s'ha centrat, per tant, en aquelles estructures incloses dins del nou catàleg de Patrimoni Industrial del Poblenou, excepció feta de l'actual edifici de la Universitat de Barcelona on es troben situades les dependències de l'IL3. Aquesta nau, restaurada a mitjans de la dècada de 1990 per l'arquitecte Jordi Segura, no es troba afectada pel procés del pla de millora urbana. Amb tot, és lògic que formant part d'una antiga unitat productiva, durant les tasques de recerca no s'hagin despreciat aquelles informacions arxivístiques que feien referència a l'esmentat edifici.



### Consideracions prèvies

Encara que sense cap grau específic de protecció, l'estudi també ha incorporat de manera tangencial les referències històriques sobre la resta d'estructures que configuren la totalitat de l'illa delimitada pels carrers Bolívia, Ciutat de Granada, Tànger i Badajoz. D'aquesta manera, s'ha pretès una major contextualització dels elements estudiats que permetés una valoració patrimonial més acurada.

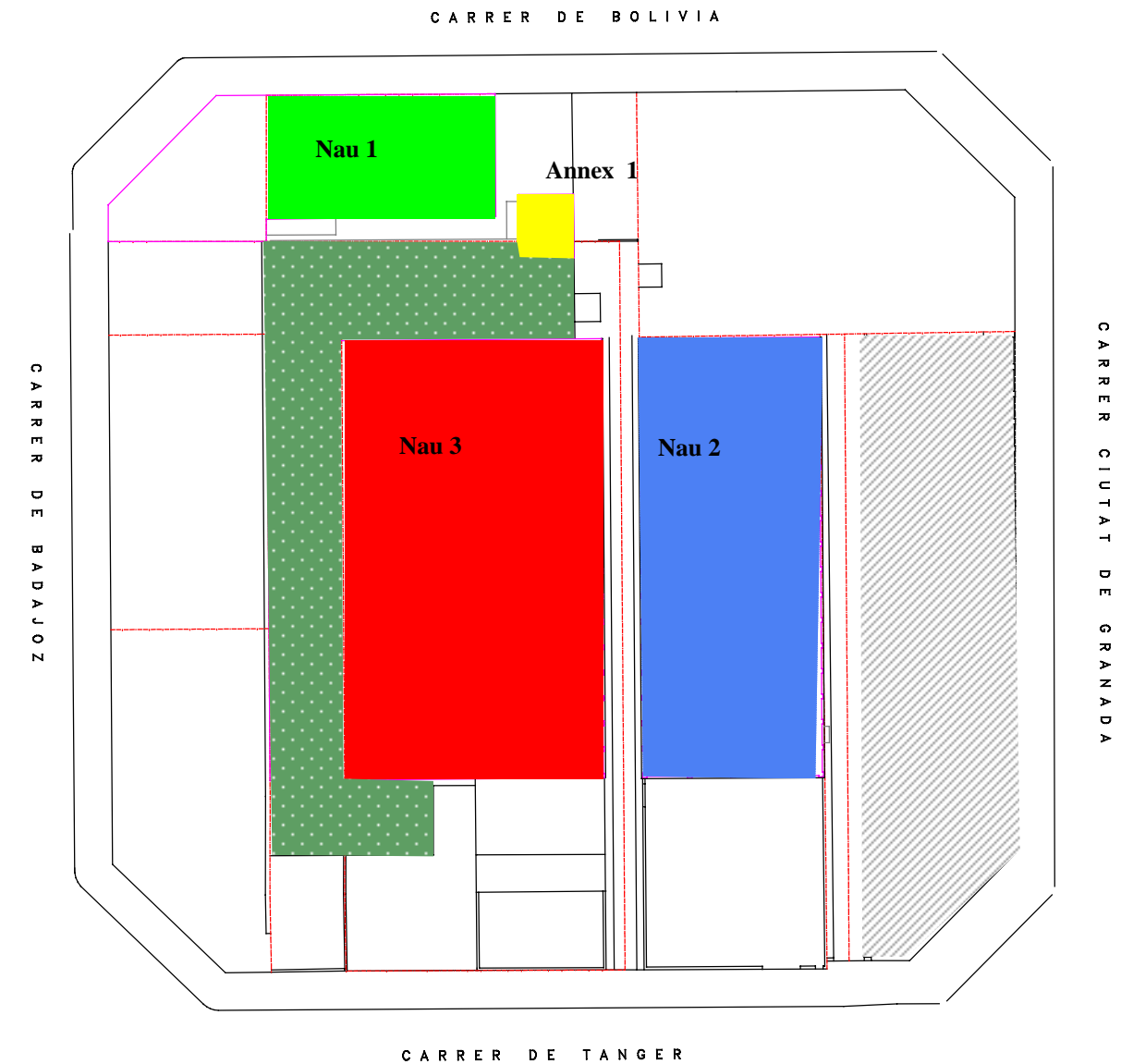
#### Continguts i estructura del treball







El treball s'ha dividit en quatre grans apartats. En primer lloc, s'ha procedit a l'aixecament planimètric de les estructures incloses dins l'àmbit de protecció del Pla Especial, tasques que han estat desenvolupades per Gesarq, sl. Els plànols elaborats han estat emprats al llarg del present treball i formen part de les demandes de documentació específica realitzades per 22@bcn s.a. Un segon apartat ha estat el del treball de camp i realització del reportatge fotogràfic que ha servit per a la documentació gràfica i la descripció física dels edificis. El tercer grup de treballs han estat els de la recerca arxivística sobre els orígens i evolució dels edificis i del seu entorn urbà, que ha permès redactar l'evolució històrica. Finalment, s'ha procedit a una valoració patrimonial de la finca i dels seus elements protegits.

Per tal de facilitar la descripció i valoració dels edificis s'ha procedit a una diferenciació dels espais que estructura el treball i que respon a l'esquema que es reproduïx en aquesta pàgina.

#### Límits del treball

Malgrat els intents realitzats, no s'ha pogut aconseguir una accessibilitat total a l'interior dels edificis que havien de ser estudiants. La circulació no ha estat franca ja que hi havia zones completament tancades i d'altres amb espais parcialment *okupats*. Això ha limitat el treball en alguns punts, especialment al de la nau 3. Igualment, no s'ha pogut desenvolupar les tasques completes de documentació a les estructures annexes a la Nau 3, ja que es trobaven en estat de semiruïna.



- |   |                         |   |   |
|---|-------------------------|---|---|
|  | Nau 1.<br>Protecció D   |  | Nau 3. No accessible a l'interior<br>Protecció C                                  |
|  | Annex 1.<br>Protecció D |  | Universitat de Barcelona. IL3.<br>Protecció C.<br>Edifici fora d'estudi específic |
|  | Nau 2.<br>Protecció C   |  | Zones inaccessibles -semiruïna  |



<b>Evolució històrica</b> .....	4
<b>Els antecedents</b> .....	5
<i>La finca rústega de can Tiana</i>	
<i>L'eixample de Barcelona i la finca de can Tiana</i>	
<b>De camps a fàbrica</b> .....	10
<i>El lent procés de construcció del conjunt industrial de Josep Canela</i>	
<b>La tardana configuració definitiva de l'illa</b> .....	18

## Els antecedents

L'illa objecte d'estudi delimitada pels carrers de Bolívia, Ciutat de Granada, Tànger i Badajoz va urbanitzar-se –parcialment- en una època molt tardana, a inici del segle XX. La seva configuració definitiva, però, no s'ha produït fins recentment amb l'obertura del carrer Bolívia; el traçat del qual estava obstruït per construccions aixecades sense respectar la xarxa viària definida pel projecte d'eixample d'Ildefons Cerdà.

Sant Martí de Provençals va ser, fins a la segona meitat del segle XIX, un territori relativament poc poblat, sense un nucli poblacional consistent i amb diferents pols d'urbanització localitzats majoritàriament a les vies de comunicació (el Clot –Sagrera a la carretera de Ribes, l'eix de la carretera de Mataró, la zona de la Llacuna, etc.). Gràcies a la cartografia històrica, podem fer-nos una idea força precisa del poc grau de desenvolupament urbà de la zona i de la seva evolució a mesura que avançava el segle XIX.

El gravat reproduït -on es presenta el setge de Barcelona de 1713- dona idea del poc poblament martinenc i de l'encara important presència de zones aqüíferes sense dessecar: la Llacuna, relativament a prop de l'àrea d'estudi era la més important d'elles. Si d'alguna manera s'hagués de caracteritzar el paisatge de la zona a inici del segle XVIII, aquest seria, sens dubte, el d'aiguamoll. La lentitud en el dessecament d'aquestes maresmes s'ha d'atribuir, principalment, als entrebancs per al seu conreu que provenen de l'aprofitament com a pastures obtingut pel consistori barceloní. Aquest privilegi, datat del segle XI i ratificat diversos cops, fou font de litigis fins a principis del segle XIX<sup>1</sup>. Des de llavors la privatització de les pastures afavorí no només els conreus, sinó l'establiment dels *prats d'indianes*<sup>2</sup>.



Plànol de Barcelona durant el setge de 1713 (còpia de l'original. MHCB). El detall de l'àrea de Sant Martí permet veure el parcel·lari agrícola de la zona, la manca de poblament, l'aqüífer de la llacuna, les terres ermes per dessota del camí de França (carretera de Mataró – Pere IV) i el nucli del Clot.

El cercle vermell indicaria la posició aproximada de la zona objecte d'estudi.



de l'àrea que expliqués la formació del parcel·lari agrari que es dibuixa ja al segle XVIII. Fins al moment les notícies obtingudes es redueixen als establiments atorgats per la *Batllia General*. Els estudis dedicats a la zona han anat dirigits més a explicar l'aparició dels *Prats d'indianes* que no pas a la roturació de les terres.

<sup>1</sup> Vegeu ARRANZ. *De com van ser robats els prats del Poble Nou. 4 cantons*, abril 1977.

<sup>2</sup> Les notícies sobre aquests fets s'han extret del llibre **El Poblenu: 150 anys d'Història**. Arxiu Històric del Poblenu. Barcelona: 1991. Caldria un estudi més aprofundit sobre el procés de formació de les propietats rurals



## Evolució històrica

En aquest sentit el segle XVIII marcà un canvi substancial pels territoris estudiats. El procés de dessecació s'accelerà. En primer lloc cal tenir present la construcció, al 1716, de la sèquia de Verboom -que dugué el nom de l'enginyer flamenc que la projectà- i que al llarg dels anys acabà per escolar les aigües de l'estany de la Llacuna. Tampoc no hem d'oblidar, però, l'efecte positiu per a la dessecació que tingueren, precisament, l'esmentat procés d'establiment del prats d'indianes, drenant a la superfície les aigües supèrflues. A les acaballes del segle XVIII el desenvolupament de l'agricultura i els primers establiments industrials acabarien configurat un nou paisatge.

### La finca rústega de can Tiana

La recerca arxivística endegada per a la documentació de l'illa objecte d'estudi ha permès refer –ni que sigui parcialment- la història dels actuals terrenys urbans d'usos industrials des del seu passat remot agrícola. Com a mínim, des de la primera meitat del segle XIX les parcel·les on s'aixecaria el nucli productiu que ocupa l'actual illa formaven part d'una explotació agrícola a mans de Josep Tiana. Es tractava d'un peça de terra de regadiu –que obtenia aigua del Rec Comtal-, d'unes tres mujades de terra (aproximadament poc menys de 15.000 m<sup>2</sup>), sota la senyoria mitjana de la comtessa de Vallcabra (vegeu Doc. 1). Com a tal peça agrícola apareix perfectament identificada al dibuix realitzat per Tomàs Soler l'any 1836 i que duu per títol *Plano que comprende el terreno cultivo regable con las aguas de la Acequia Real en una parte del termino de San Martin de Provensals*. [ACA].

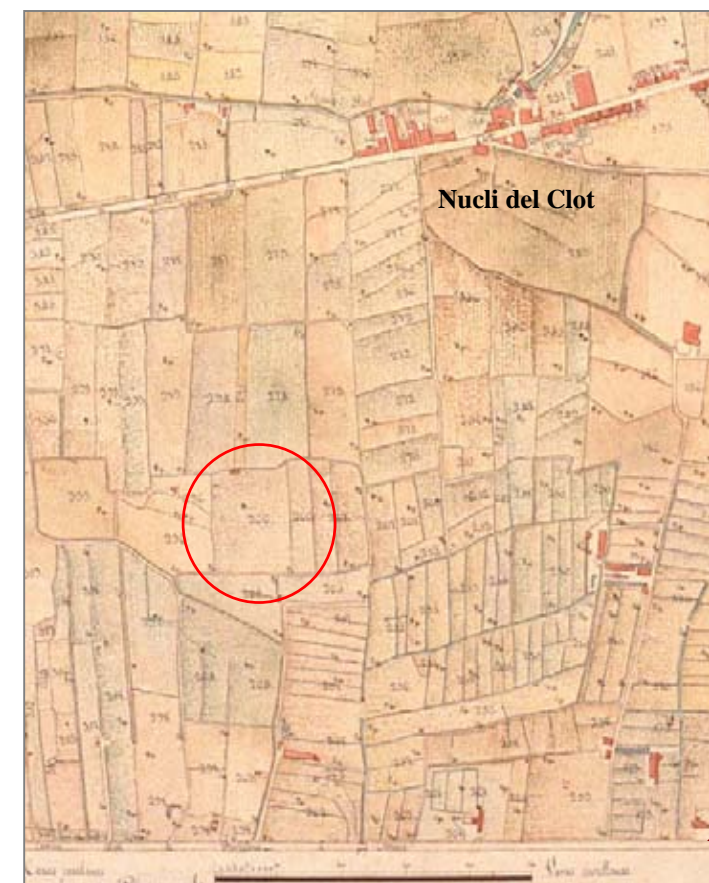
El traç del plànol permet de distingir els diferents camins, rieres i sèquies que vertebraven el territori, així com copsar la parcel·lació del sòl. Quant al parcel·lari agrícola dominen les peces llargues i estretes en sentit muntanya - mar, aprofitant les fibres del rec i les rieres que s'escolaven cap al mar. La seva perpendicularitat ve marcada pels eixos viaris –especialment la carretera de Mataró- raó per la qual fins i tot avui dia encara són perceptibles les fossilitzacions de línies de propietat en un clar sentit inclinat respecte la traça dels carrers de l'eixample. Cadascuna de les peces de terra referides per Tomàs Soler disposa d'un codi numèric que té la seva correspondència amb un llista de propietaris. Gràcies a ell s'han pogut identificar sense

marge d'error les terres on posteriorment s'urbanitzà l'illa objecte d'estudi. Efectivament, amb el número 266 s'assenyalen les finques de Josep Tiana, les quals limiten a l'est amb les de la comtessa de Vallcabra (número 267), senyora directa de les terres del propi Tiana. A l'extrem superior de la parcel·la es dibuixa el que havia de ser la masia de can Tiana.



Full núm. 6 del conjunt de plànols realitzats per Tomàs Soler l'any 1836 on es recullen les peces de terra de Sant Martí de Provençals regades pel Rec Comtal. (ACA).

A baix, detall on s'assenyalen les peces de terra propietat de Josep Tiana, sobre els quals es va urbanitzar l'actual illa.



Traçat del Rec Comtal

Peces de terra a mans de Josep Tiana (núm. 266 del plànol). A l'extrem superior es dibuixa una petita casa lligada a l'explotació agrícola

Carretera de Mataró (Actual Pere IV)



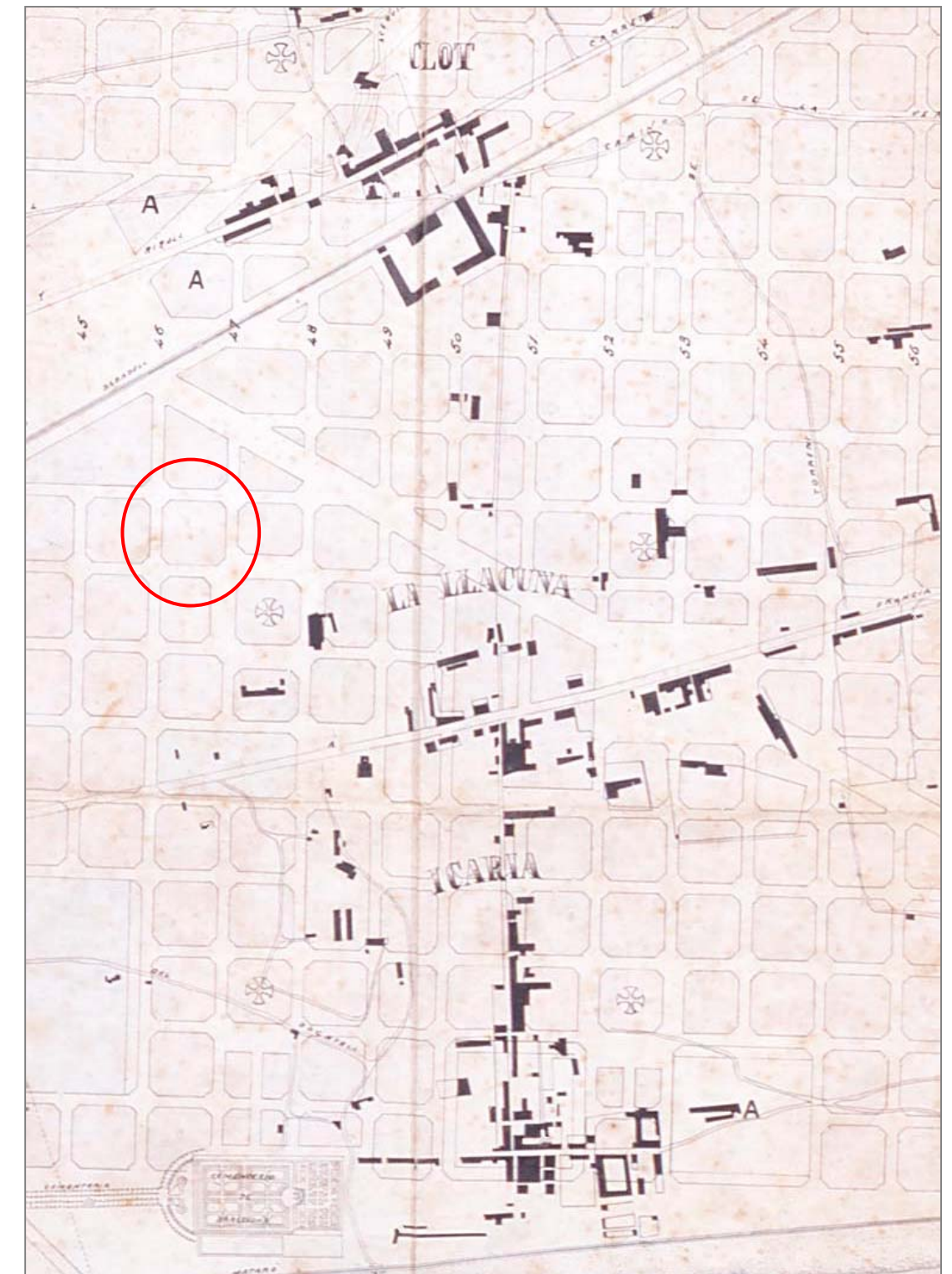
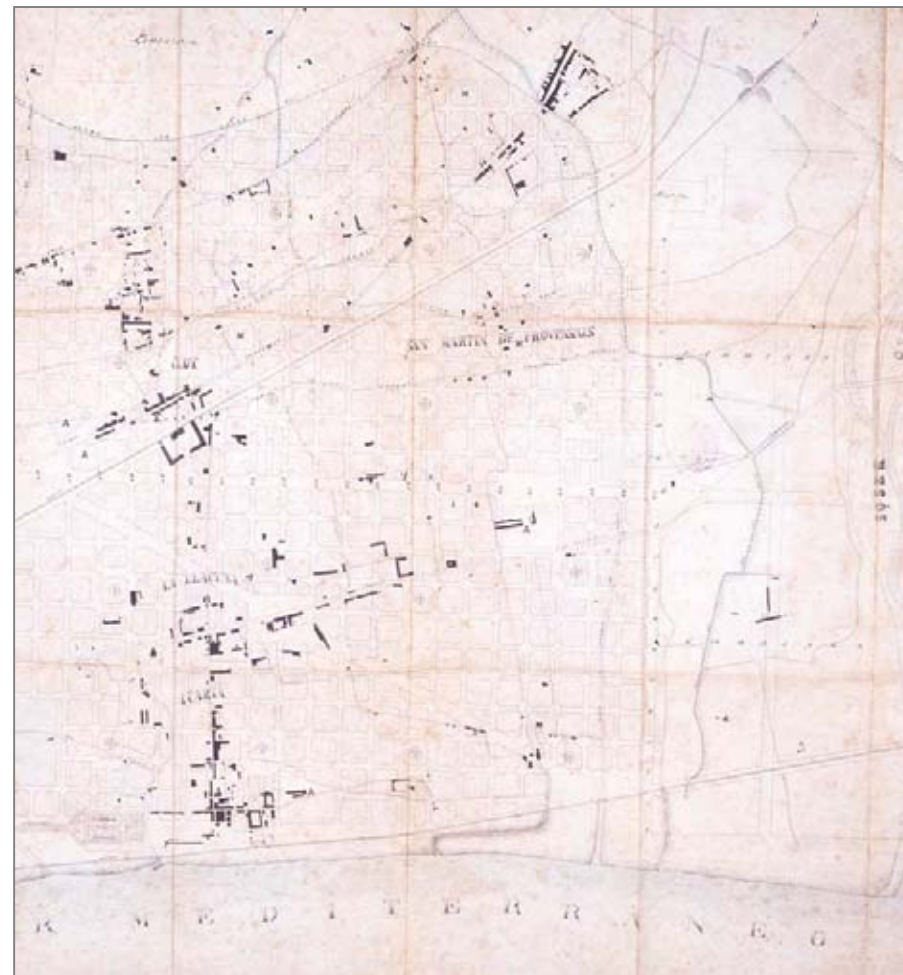
Poc va canviar el paisatge martinenc d'aquesta àrea, fins gairebé el tombant del segle XX, malgrat la nova realitat del creixement urbanístic –amb la imposició de les linealitats de l'eixample Cerdà- i l'intens procés d'industrialització que va viure Sant Martí de Provençals. El recull de plànols que s'insereixen no fan sinó evidenciar com l'antiga propietat de Josep Tiana va continuar formant part del paisatge agrícola d'aquest indret, relativament al marge dels eixos de creixement fonamentals del Poblenou.

### **L'eixample de Barcelona i la finca de can Tiana**

Amb l'aprovació definitiva del Pla d'Eixample d'Ildefons Cerdà l'any 1860 van definir-se els eixos viaris i les mansanes que havien de configurar la nova ciutat. L'extensió gairebé

indefinida de la trama Cerdà pel territori del Pla de Barcelona, fora de la circumscripció estricta de la ciutat i en indrets allunyats de qualsevol nucli urbanitzat va comprometre la seva aplicació futura. Bona part de les obstruccions dels teòrics vials d'eixample dins del Poblenou van produir-se no per preexistències anteriors a 1860, sinó per a un incompliment del Pla Cerdà i un triomf de les urbanitzacions seguint les inèrcies dels antics eixos vertebradors<sup>3</sup>. En el cas que ens ocupa, l'illa objecte d'estudi venia delimitada pels carrers P-Q/46-47, estava lliure d'edificacions i no presentava cap peculiaritat formal.

Redibuix del plànol topogràfic d'Ildefons Cerdà de 1855 a la zona de Sant Martí, amb indicació del traçat d'eixample aprovat el 1860. En ell es poden veure, per una banda les preexistències construïdes i per l'altra la definició de l'actual illa en una àrea sense construccions consolidades. La masia de Can Tiana no hi apareix reflectida



<sup>3</sup> Vegeu, en aquest sentit, CABALLE, F. *L'eixample de Barcelona dins el territori de Sant Martí de Provençals, 1859-1897*. dins *Expansió urbana i planejament a Barcelona*. Barcelona: 1997.





## Evolució històrica

En un parcel·lari agrícola, amb terres força riques, regades pel Rec Comtal i sense front a cap de les vies de comunicació preexistents (la finca de can Tiana no arribava a la carretera de Mataró), el pas vers l'ús residencial o industrial era difícil. El traçat del que havien de ser els nous carrers i les noves illes eren només línies sobre un plànol molt allunyat de la realitat urbana del moment.

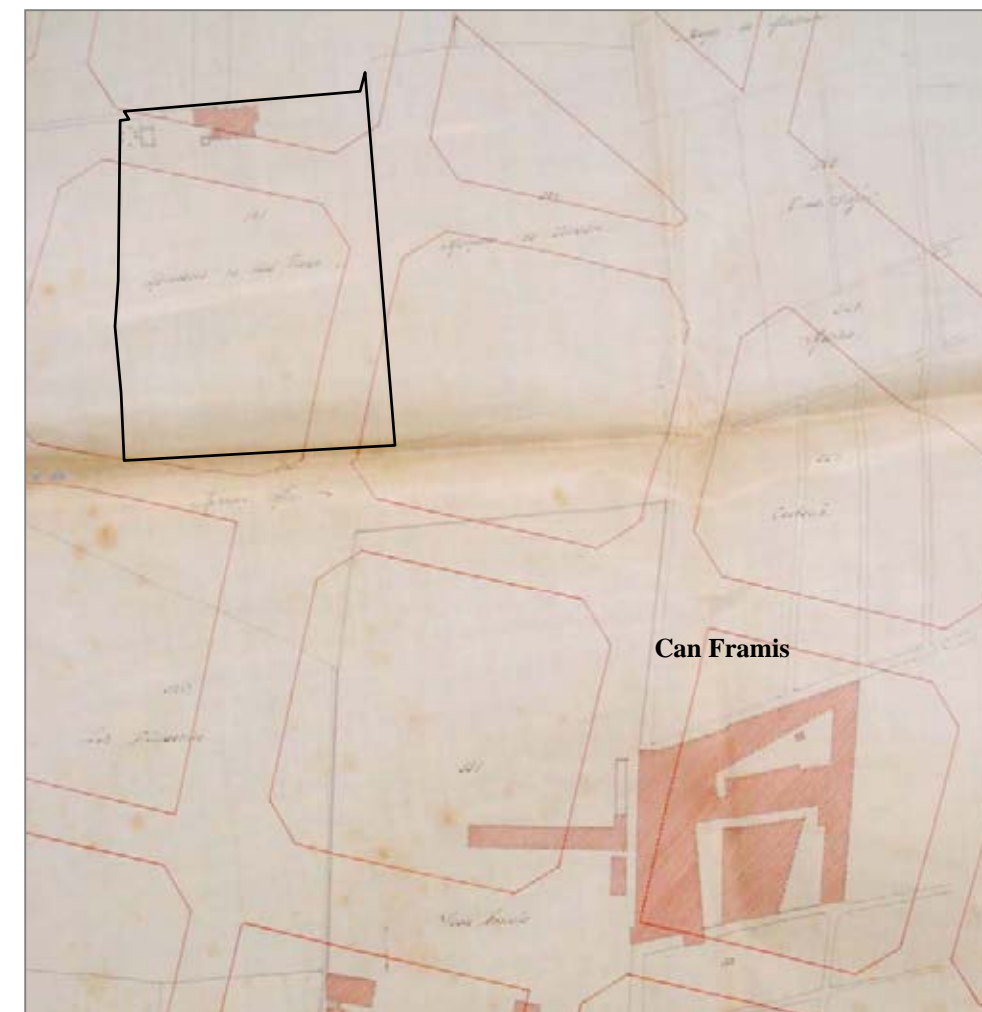
Una de les representacions més fidedignes de l'antiga propietat de can Tiana, la devem a un dels plànols aixecats per Pedro Moreno l'any 1871. Aquest *agrimensor* va rebre l'encàrrec de l'ajuntament de Sant Martí de fer un plànol general amb indicació de totes les propietats, el qual havia de servir de base per a l'amillament municipal d'aquell. L'amillament havia de repartir una quota impositiva dependent de l'extensió, categoria i producció de les terres. El plànol

general de Pedro Moreno es troba a l'Arxiu Administratiu Municipal (AMA) i el document de l'amillament a l'Arxiu de la Corona d'Aragó (ACA). L'antiga parcel·la de Josep Tiana correspon al número 521, que segons l'amillament era una peça de terra propietat d'Agustí Fàbregas, veí de Sant Martí i hereu de Josep Tiana. A l'extrem superior de la parcel·la s'endevina una casa que havia de ser la masia de can Tiana.

A l'Arxiu Municipal de Districte de Sant Martí (AMDSM) es conserva un plànol de detall del mateix Pedro Moreno d'aquesta zona, on a banda del parcel·lari de propietats se superposa el pla d'eixample. Per primer cop pot apreciar-se la relació entre la finca de "los herederos de Jose Tiana" i la traça de l'Eixample.



Detall del *Plano geométrico del término jurisdiccional de S. Martín de Provensals*, realitzat per Pedro Moreno l'any 1871. El cercle indica la finca 521 propietat d'Agustí Fàbregas i en ella es dibuixa clarament una casa relacionada amb l'explotació agrícola: la masia de Can Tiana. Per tal de situar el context, s'han assenyalat can Framis i l'eix de la carretera de Mataró (actual Pere IV). AMA



Detall d'un plànol parcial de 1871 que es troba a l'AMDSM i on Pedro Moreno dibuixa el parcel·lari de propietats i el traçat del pla d'eixample d'Ildefons Cerdà aprovat el 1860. La finca dels hereus de Josep Tiana ocupa la major part de l'illa objecte d'estudi, mentre que la seva casa es troba entre el terreny vial de l'actual carrer Bolívia i l'illa superior.

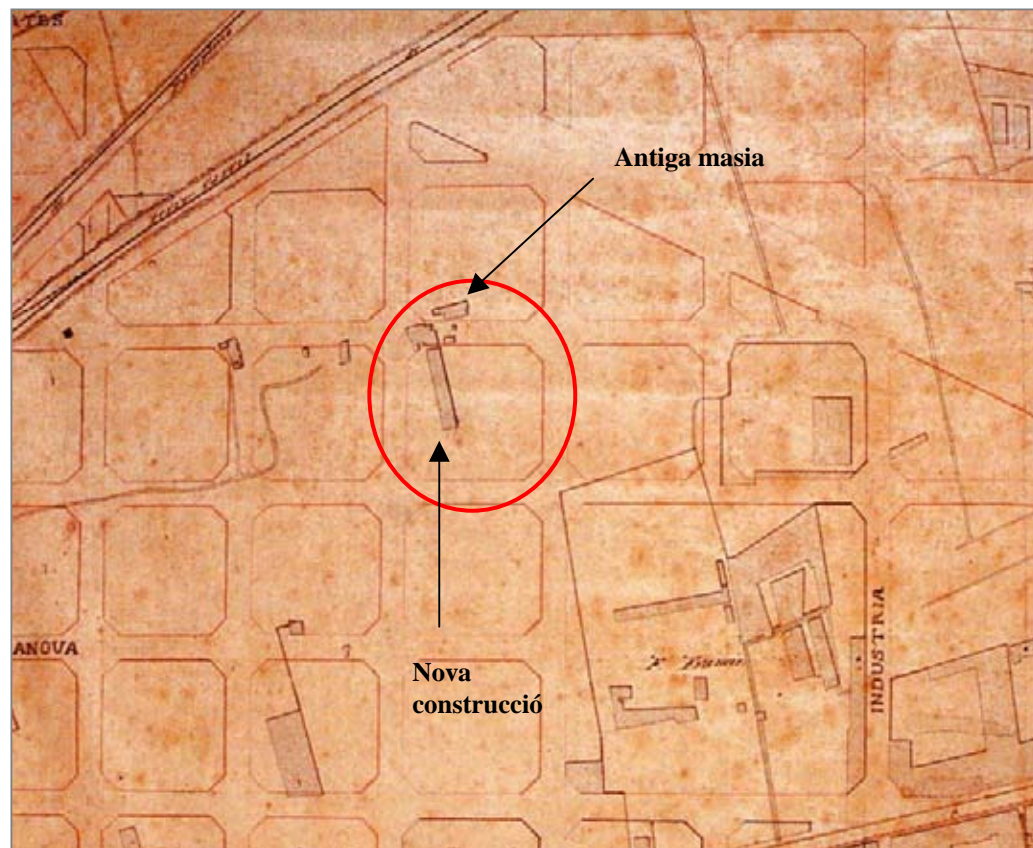


## Evolució històrica

Tot i que majoritàriament l'illa objecte d'estudi es trobava ocupada per la finca de la família Tiana, la part més occidental amb front a l'actual carrer de Badajoz formava part d'una altra parcel·la agrícola, antigament a mans de la família Alier.

La següent representació gràfica de la zona es correspon amb el Pla General de Sant Martí elaborat pel seu arquitecte municipal Pere Falqués entre 1878 i 1879, i que recollia el projecte Cerdà i n'introduïa alguns canvis per tal de respectar la realitat construïda. Els plànols es troben a l'Arxiu Històric de la Ciutat (AHCB-Secció de gràfics) i dibuixen la trama d'eixample i el caseriu existent. És en aquests plànols on apareix, per primera vegada, una construcció per dessota de la masia de can Tiana que ocupa i obstrueix el centre de l'actual carrer Bolívia; carrer teòric que, no cal dir-ho, no estava ni obert ni urbanitzat. A l'interior de l'illa objecte d'estudi es troba construïda el que semblaria una nau o quadra, de la qual no s'ha localitzat cap documentació.

L'alineació dels carrers d'eixample que apareix en aquest plànol no sembla del tot exacta a la que definitivament s'adoptà quan es produí la seva urbanització definitiva. Les construccions més occidentals fora de la parcel·la agrícola dels Tiana estaven encara una mica més desplaçades cap a l'eix del carrer Badajoz. En qualsevol cas, aquestes obres fora de l'alineació del traçat de l'eixample van comprometre en aquest punt l'obertura definitiva del carrer Bolívia, constituint una rêmora no solucionada fins a inic del segle XXI.



Detall del Pla general de Sant Martí de Pere Falqués (1878-79). Apareix per primer cop la construcció que obstruïa el traçat del teòric carrer de Bolívia i una nau a la banda occidental de l'illa. (AHCB)



Detall del plànol general de Sant Martí de Provençals realitzat l'any 1888 i on es pot observar el grau de desenvolupament del Clot i l'entorn de la carretera de Mataró. A l'illa objecte d'estudi s'aprecia la nau interior i l'edifici que obstruïa el traçat del carrer Bolívia (Ali-Bey a l'època)



Sant Martí abans de l'annexió a Barcelona el 1897. Les illes d'eixample s'havien anat consolidant per damunt la plaça de les Glòries. L'illa objecte d'estudi només presentava la nau occidental.





## De camps a fàbrica

No fou fins a final del segle XIX que les terres de l'antiga finca de can Tiana van entrar a formar part definitivament del mercat immobiliari urbà. L'any 1891, els descendents d'Agustí Fàbregas –hereu de Josep Tiana- s'havien dividit la propietat en vuit parcel·les diferents: 4 a mans de Josep Cabrera i Tiana i 4 més a mans de Vicenta Fàbregas i Tiana. Les terres i la casa vinculada a la producció agrícola, estaven llogades per a la seva explotació a Ignasi Crasi i gaudien d'una servitud de pas per a carro que els permetia arribar a la carretera de Mataró per la finca veïna de la família Alier.

En un acte comú realitzat l'any 1896, Josep Cabrera i Vicenta Fàbregas van vendre les seves terres a Josep Canela i Recasens (*"de 46 años de edad, casado, del comercio y también vecino del inmediato pueblo de San Martín de Provencals"*), per un preu total escriturat de 75.000 pessetes (vegeu Doc. 1). En la descripció de les diferents parcel·les venudes es deixava constància dels terrenys que estaven afectats pels vials de l'eixample.

Malgrat que l'any 1893 Josep Canela havia creat una empresa de construcció de maquinària tèxtil amb un altre soci, Jaume Puigdel·lívol, l'adquisició dels terrenys la feu a títol personal, i de fet en cap de la documentació posterior no apareix mai la vinculació amb la firma "Canela i Puigdel·lívol". Fins i tot la primera notícia per tal de construir un edifici industrial dins els terrenys adquirits per Josep Canela no fa referència a cap fàbrica de maquinària, sinó a una indústria tèxtil.

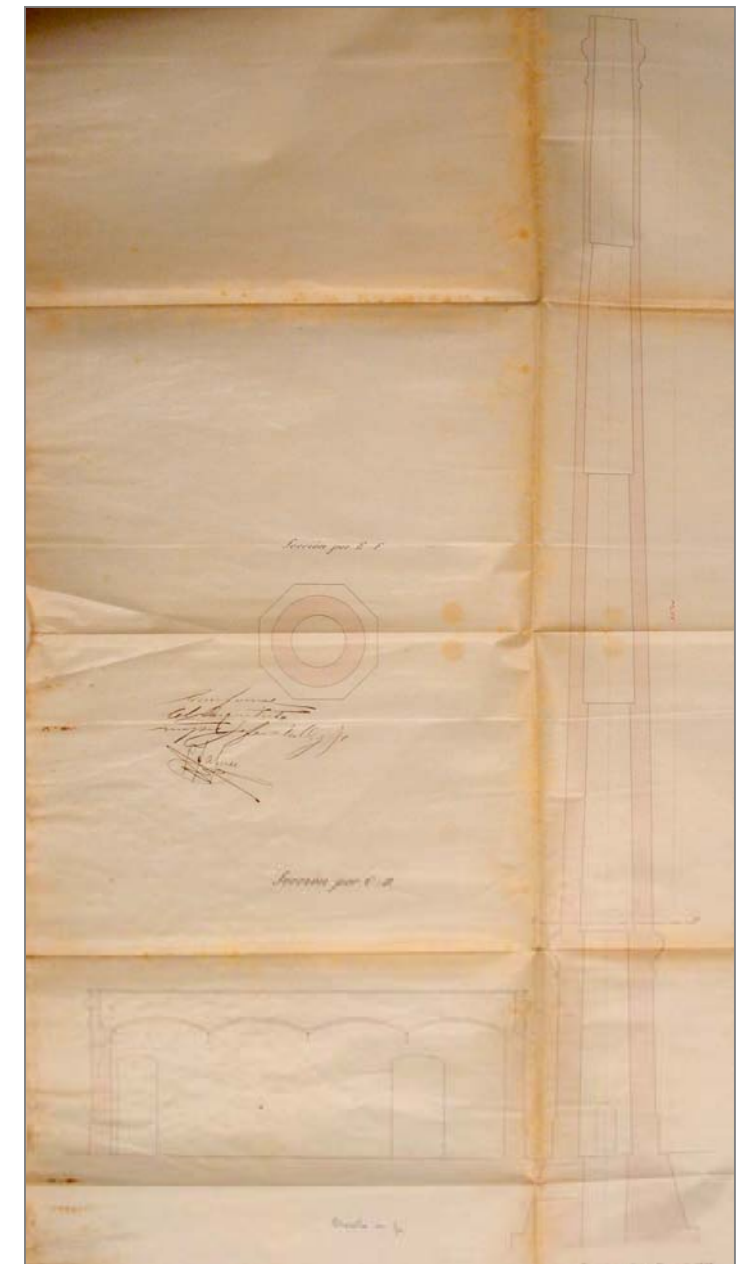
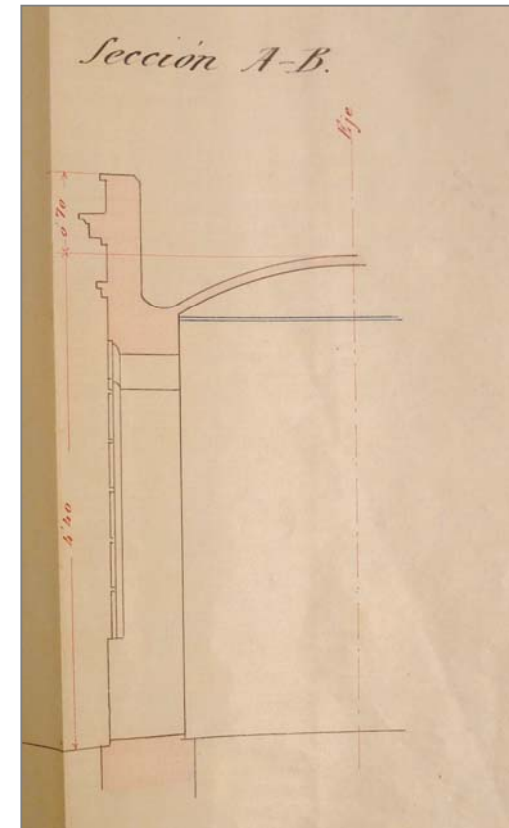
### ***El lent procés de construcció del conjunt industrial de Josep Canela***

El 2 de març de 1898, Josep Canela va presentar una instància a l'ajuntament de Barcelona (Sant Martí formava part de la capital des de 1897) on sol·licitava permís per a construir *"una cuadra en la planta baja y cuarto de màquines y calderas y chimenea, para la instalación de una fábrica de tejidos"* (vegeu Doc. 2). La fàbrica havia de construir-se a l'interior

de la seva propietat en una illa d'eixample delimitada pel traçat dels carrers de Catalunya (avui Ciutat de Granada) Ausiàs March (avui Bolívia), Ali-bey (actual Tànger) i Independència (actual Badajoz). El projecte de la nova fàbrica fou dissenyat per l'arquitecte G. Guiteras i preveia una nau de només planta baixa –amb columnes de fossa i coberta de volta amb tirants de ferro- amb un cos adossat per a sala de màquines a la part septentrional i una xemeneia isolada. Al plànol de situació pot observar-se com la fàbrica no dona façana a cap dels carrers: la forma de la parcel·la (obliqua respecte el traçat d'eixample) ofería només un gran frontis de façana a la banda septentrional, però es va preferir donar l'orientació sud a la façana principal encara que aquesta no podés obrir-se al carrer ja que la finca només tocava tangencialment el traç del carrer Tànger (Ali-Bey en aquella època). Curiosament, al mateix plànol de situació s'obvien les preexistències existents a l'eix de l'actual carrer Bolívia i les construccions de la part occidental de l'illa que s'han observat en la planimetria de l'època.



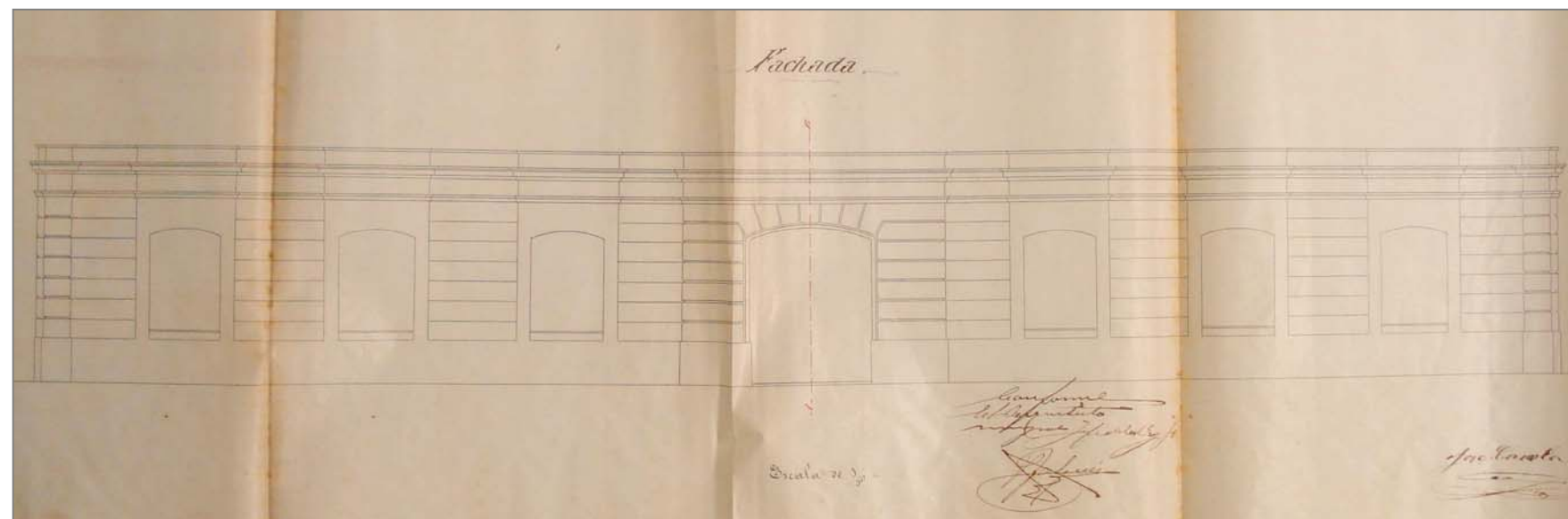
Plànol de situació de la nau que volia construir Josep Canela a l'interior de l'illa. Les línies obliqües indiquen el límit de la parcel·la adquirida per Josep Canela.



Planta original de la nau, les dependències de la caldera i la xemeneia on s'aprecien els 17 trams de la nau, generats a partir dels mòduls de 6 columnes de ferro.

Secció on pot apreciar-se la solució de voltes amb tirants metàl·lics

Planta i secció de la xemeneia i de la sala de calderes



Dibuix de la façana més meridional de la nau segons el projecte original de l'arquitecte G. Güiteras (1898)





## Evolució històrica

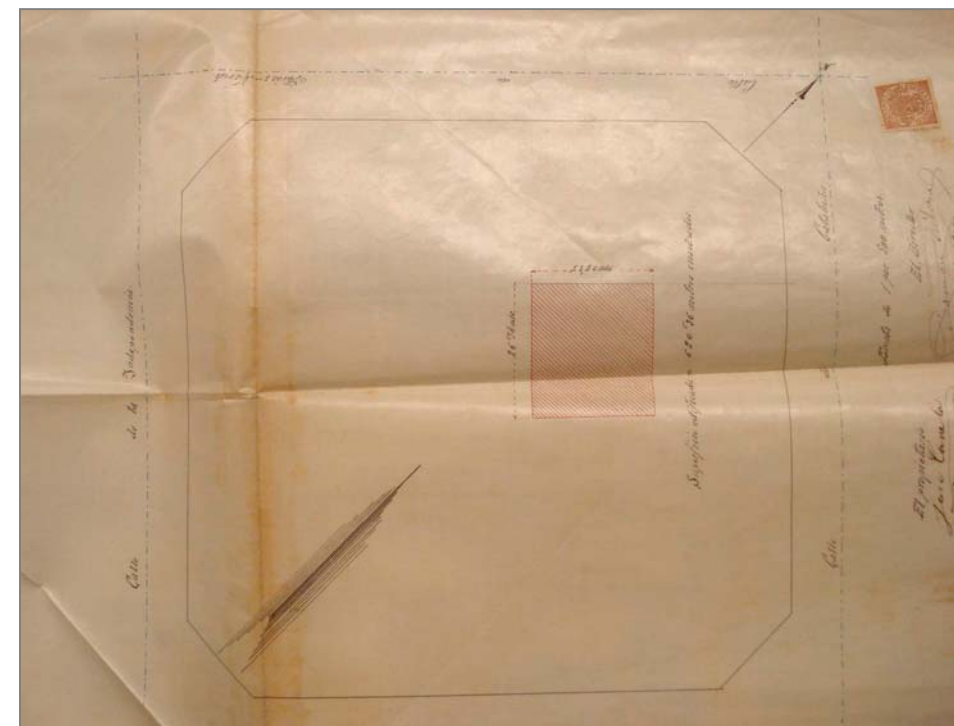
La situació i característiques de la nau es corresponen amb l'edifici de la Nau 3 del present treball, tot i que en no haver-se pogut accedir al seu interior, s'ignora si la solució de voltes es va dur a terme tal i com s'havia projectat, cosa, per d'altra banda, força versemblant.

El projecte no es va dur a terme immediatament, ja que l'expedient va tenir problemes. L'informe emès per l'arquitecte municipal Perer Falqués –el mateix que havia fet el Pla de Sant Martí l'any 1878-79- indicava que no podia atorgar-se el permís per la manca d'informació sobre la potència de les calderes que s'hi volien establir, i per tant no es podia avaluar si les distàncies entre les construccions estaven d'acord amb la normativa municipal. Josep Canela no va presentar cap altra documentació i el permís no va prosperar fins una data tant tardana com la de l'any 1906 –vuit anys més tard. En aquell moment, l'ajuntament atorgà definitivament una llicència d'obres per a la construcció dels edificis, especificant explícitament que el permís no incloïa la instal·lació de cap vapor, tràmit que hauria de seguir-se en paral·lel. Ja llavors, però, el mateix Josep Canela havia obtingut permís per a la construcció d'una altra nau (vegeu Doc. 3), la corresponent a la part septentrional de la Nau 2 d'aquest treball.

La historiografia ha donat per fet que malgrat la manca de permís del projecte de 1898<sup>3</sup>, Josep Canela ja havia construït el seu primer nucli productiu. Una lectura atenta dels expedients semblaria contradir aquesta versió. Normalment, les infraccions comeses per a construccions sense permís (per altra banda, més habituals del que sembla) acabaven legalitzant-se a posteriori amb el pagament d'un recàrrec imposat per inspeccions posteriors. No sembla ser aquest el cas de la fàbrica de Josep Canela. Quan l'any 1905 Canela sol·licita permís per a construir una nau i aquest es concedeix a inici del 1906, enlloc no es fa cap referència a obres ja fetes al solar, malgrat que segur que aquest fou inspeccionat. Semblaria més que la primera obra de Josep Canela no va fer-se realitat al 1898, i quan anys més tard reprèn la idea de la construcció d'una altra nau (aquesta sense instal·lació de vapor) és quan es gestionà l'obtenció del permís anterior.

En qualsevol cas, queda clar que a partir de 1906, un cop obtingut els permisos dels dos projectes de 1898 i 1905, degueren iniciar-se les obres del nucli fabril de Josep Canela. La nau de 1905 (“quadra” segons la terminologia de l'època) fou projectada pel mestre d'obres Ramon Ribera com a un edifici de només planta baixa, de forma quadrangular (26,74 x 23,2 m.) dins l'interior d'una illa on encara no hi apareix cap altra construcció.

Cal fer notar que Canela no va confiar en el mateix arquitecte que dissenyà el primer edifici (G. Guiteras) i les obres van córrer a càrrec del mestre d'obres Ramon Ribera. Aquest, però, va fer un disseny de façana mimètic al presentat el 1898, raó per la qual no s'aprecien diferències entre ambdós projectes. Es versemblant pensar, doncs, que les obres d'aquesta part més septentrional de la Nau 2 i les de la Nau 3 fossin contemporànies i que finalment l'any 1906 s'iniciés definitivament la construcció de la fàbrica de Josep Canela. Altra cosa és saber si aquesta fàbrica havia d'allotjar les activitats pròpies de Josep Canela o va concebre's d'inici per a allotjar diferents indústries en règim de lloguer.

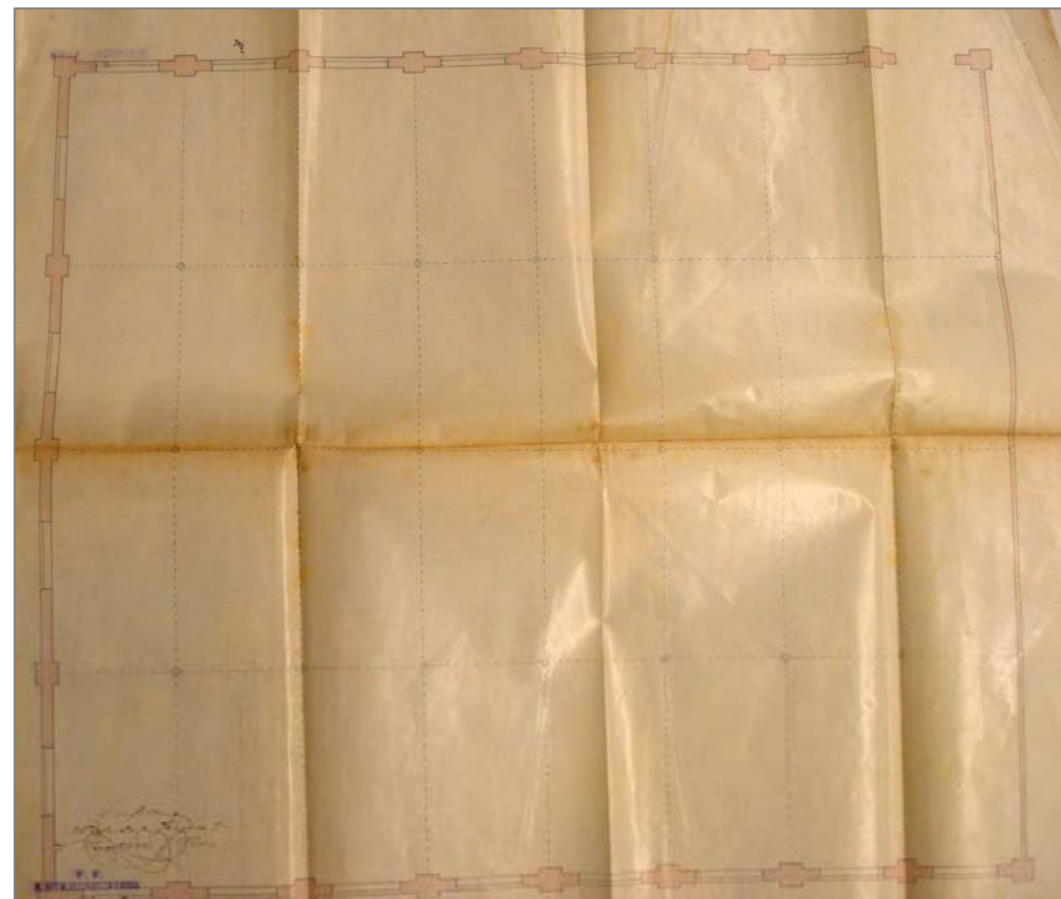
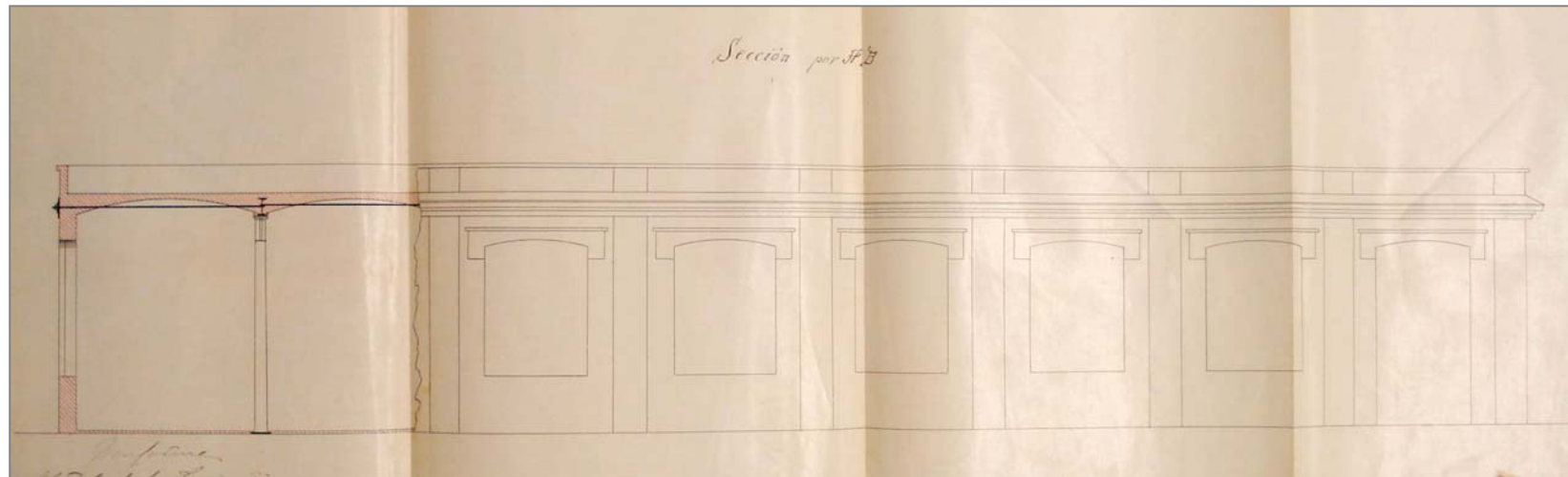


Plànol de situació de la “quadra” que demana construir Josep Canela l'any 1905. (AMA)

<sup>3</sup> Poblenu: la fàbrica de Barcelona, Ajuntament de Barcelona, Barcelona 2002, p. 104  
L'ICT. Història de la seva seu, Universitat de Barcelona, Barcelona 1996

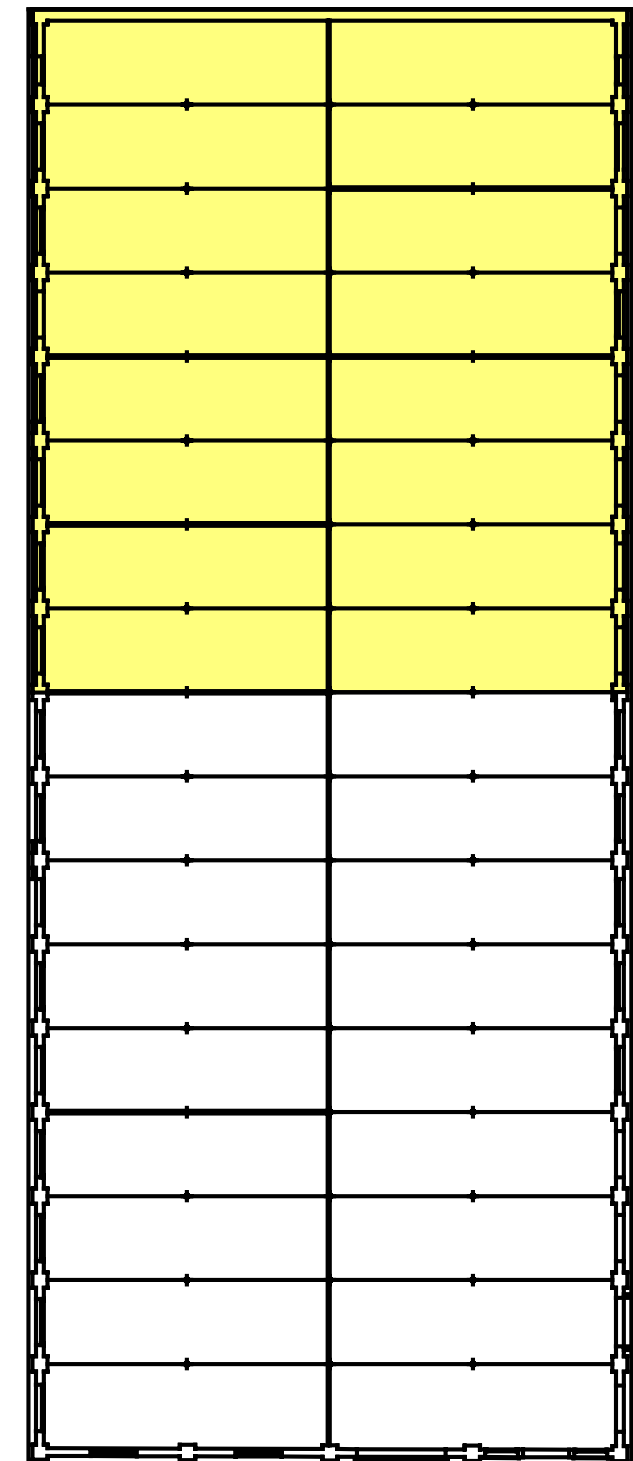


Com a trets remarcables del projecte de la nau 2 cal assenyalar la solució de pilars de fosa amb voltes rebaixades amb tirants de ferro –popularitzades ja feia anys per l'arquitecte Rafael Gustavino.



Façana, secció i planta del projecte de la nau 2. Observi's la solució de columnes de fosa i voltes rebaixades amb tirants de ferro. A la planta pot observar-se com el límit meridional de la nau es tanca amb un mur corregut amb pilars embeguts que no forma estrictament una façana.

Planta actual de la Nau 2 on es marca el tram projectat en un principi. Tant la distribució de les columnes com les referències mètriques del projecte original són absolutament coincidents amb l'obra realitzada.





### Evolució històrica

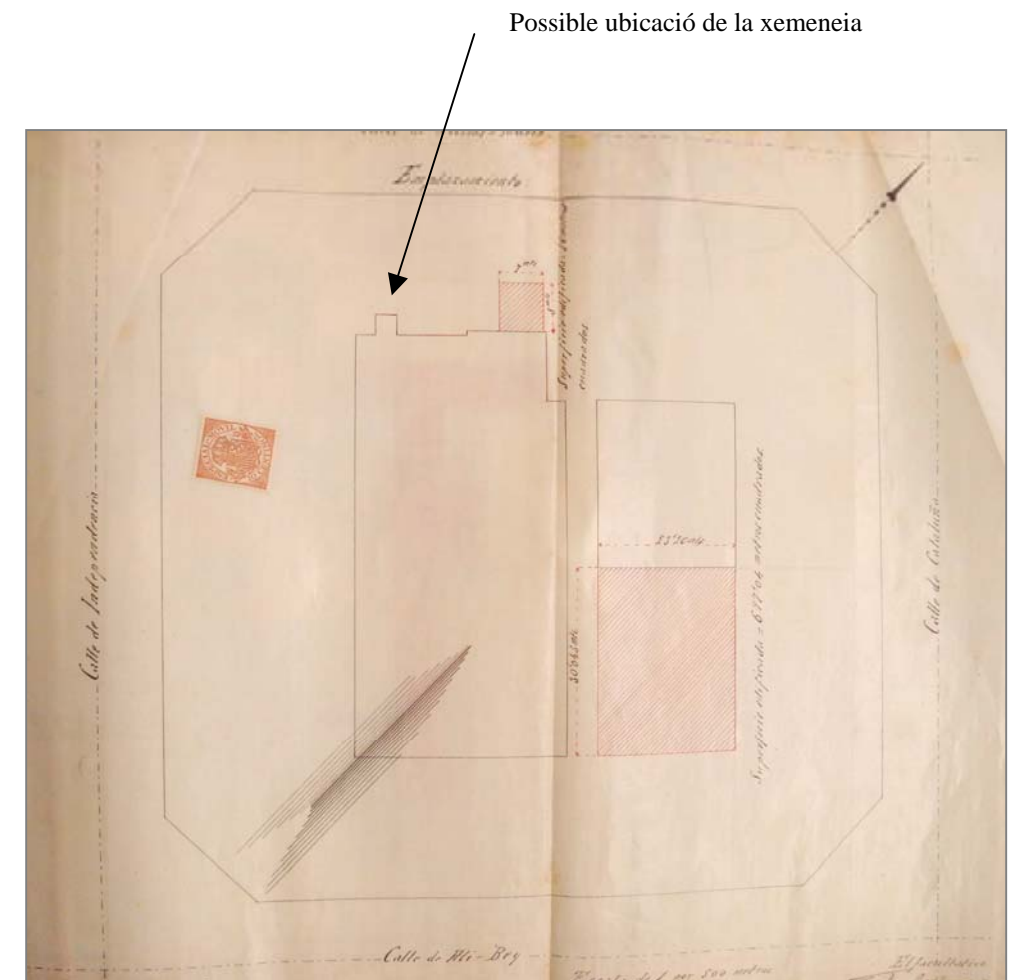
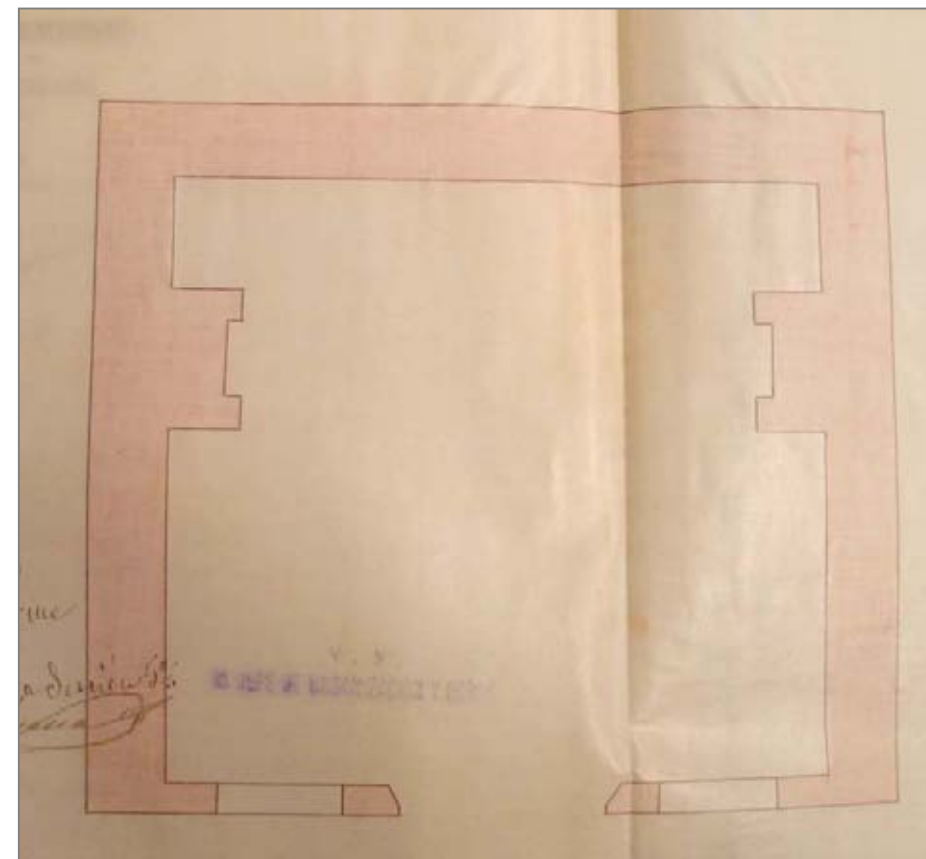
Josep Canela tenia clar que la que s'ha anomenat en aquest treball com a Nau 2 havia de perllongar-se en direcció sud –eix del carrer Tànger. De fet, al projecte de Ramon Ribera de 1905, la tanca meridional no es defineix com a façana i en ella se situen uns pilars embeguts. Aquest creixement de la nau fou immediat, ja que se'n demanà permís a mitjans 1906. Ignorem per què, però aquesta ampliació no va ser projectada pel mestre d'obres Ramon Ribera, sinó per un nou professional, en aquest cas l'arquitecte Josep Graner. En aquest nou projecte de 1906 (vegeu Doc. 4), a banda de definir-se definitivament la Nau 2, apareix ja també construïda la Nau 3 amb els cossos septentrionals adossats, i es dissenya un altre de nou: l'actual Annex 1. Es tracta d'un element quadrangular de 7x 8 metres destinat, encara que la documentació no sigui explícita, a allotjar la gran roda de transmissió de la màquina de vapor com ho demostren (com veurem) els senyals encara visibles al seu mur. Sobre l'establiment de la font d'energia de la fàbrica, però, l'expedient administratiu no recull cap informació. A diferència dels projectes de

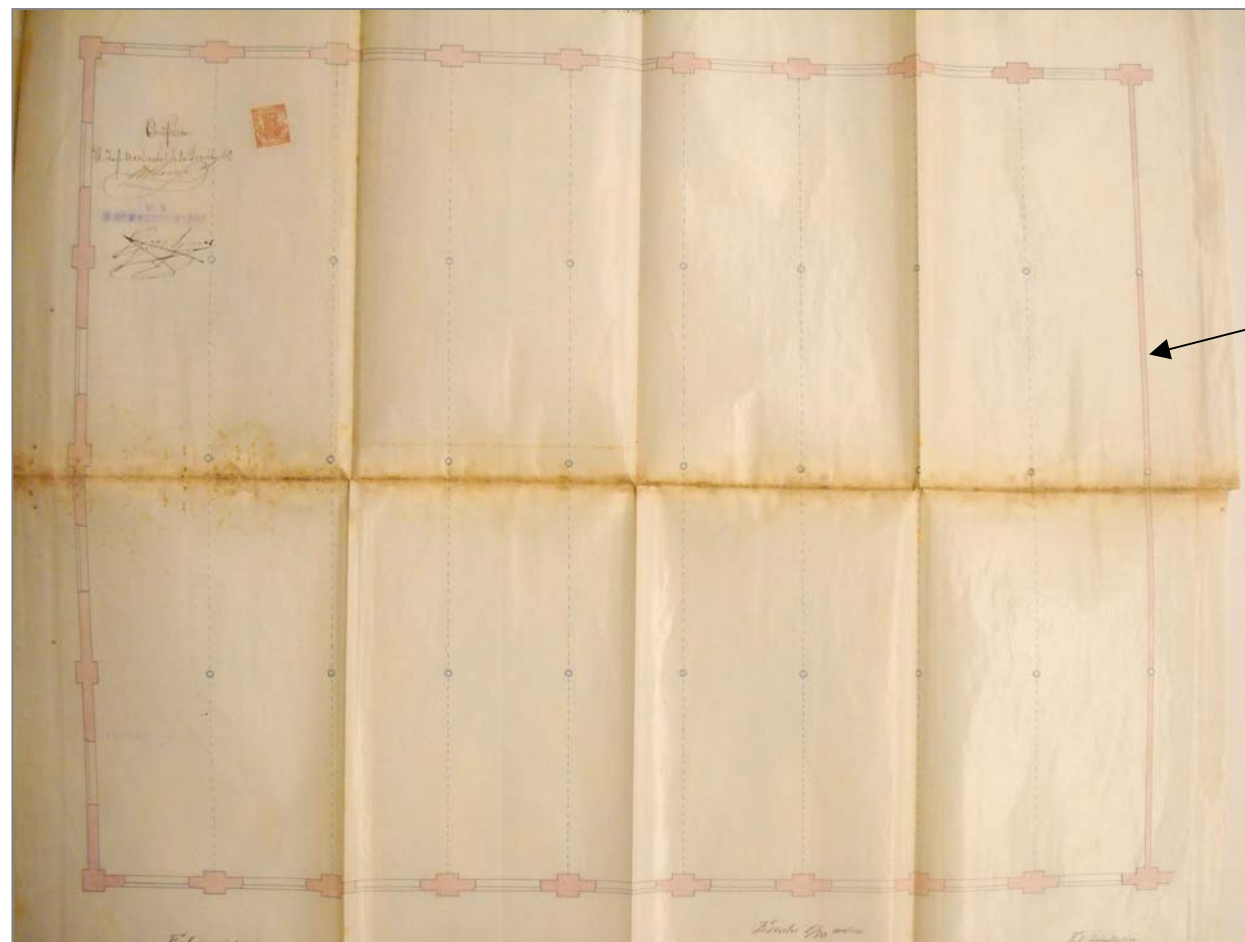
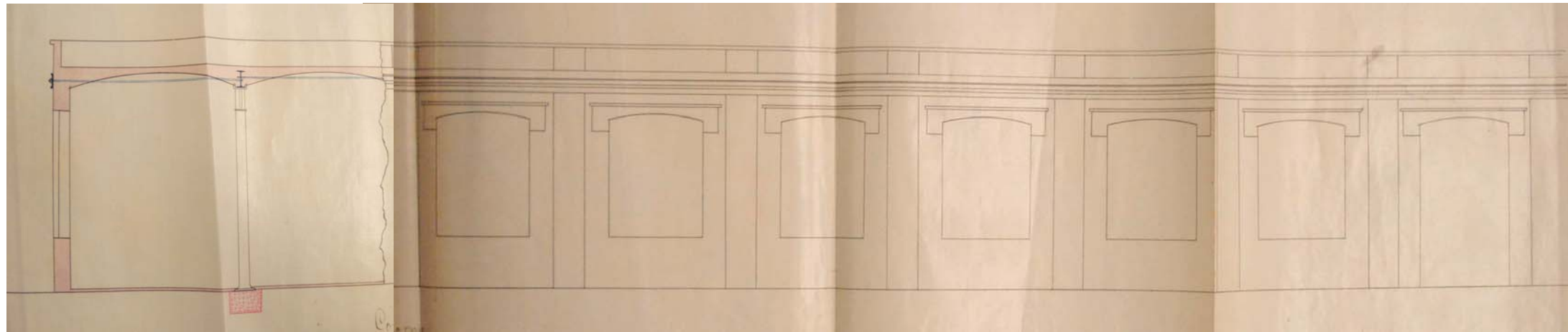
les nuaus –executats prou fidelment- la façana d'aquest annex 1 no va arribar a construir-se tal i com fou dissenyada. La planta, això sí és idèntica a l'actual fins i tot amb els grans contraforts interiors.

Sembla deduir-se de l'anàlisi de la planta general de situació, la posició del que seria la xemeneia del vapor, de planta quadrada i adossada a les construccions septentrionals de la Nau 3, en una situació clarament diferent de la projectada el 1898.

Quant a l'ampliació de la Nau 2, se segueix el seu mateix esquema de planta i façana, i en aquest cas sí que ja s'hi projecta la façana del seu límit meridional.

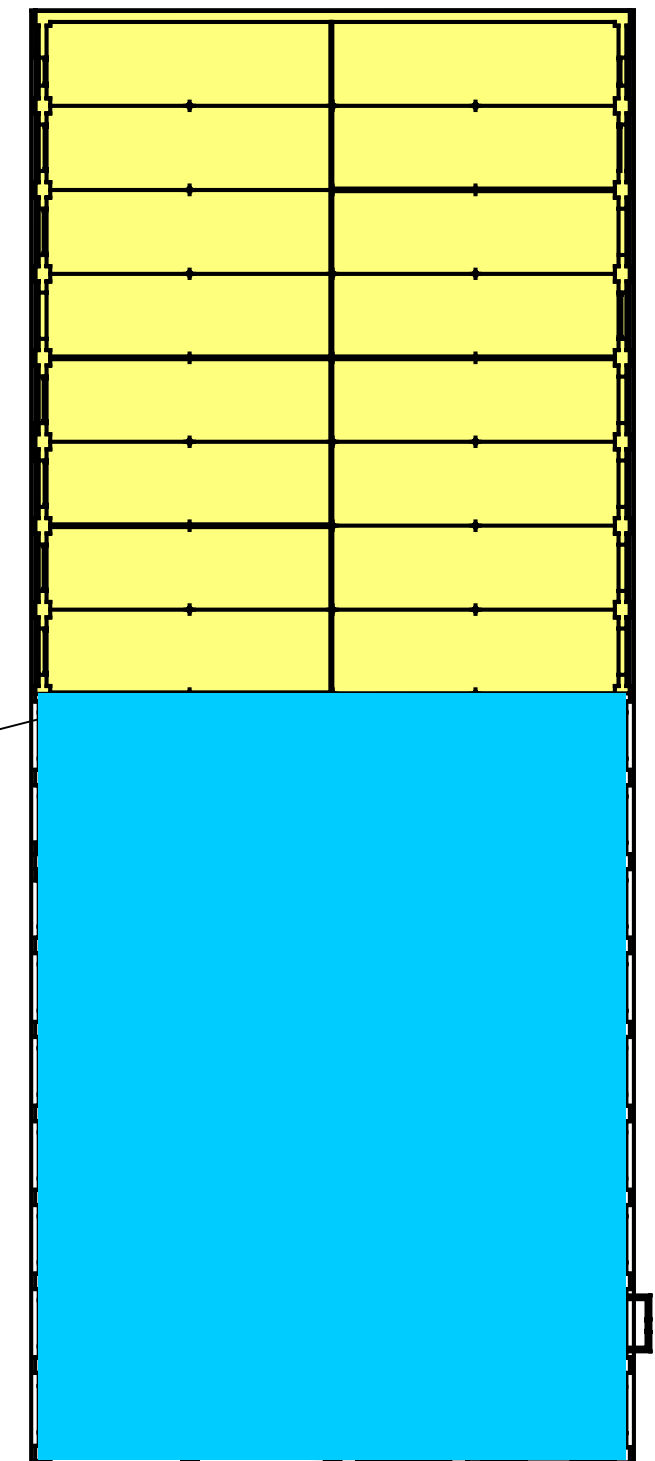
Façana i planta de l'annex 1





Façana, secció i planta de l'ampliació de la nau 2. Observi's a la planta el mur que tancava la primitiva nau, amb les columnes de ferro embegudes.

En blau, ampliació de la Nau 2 projectada el 1906







## Evolució històrica

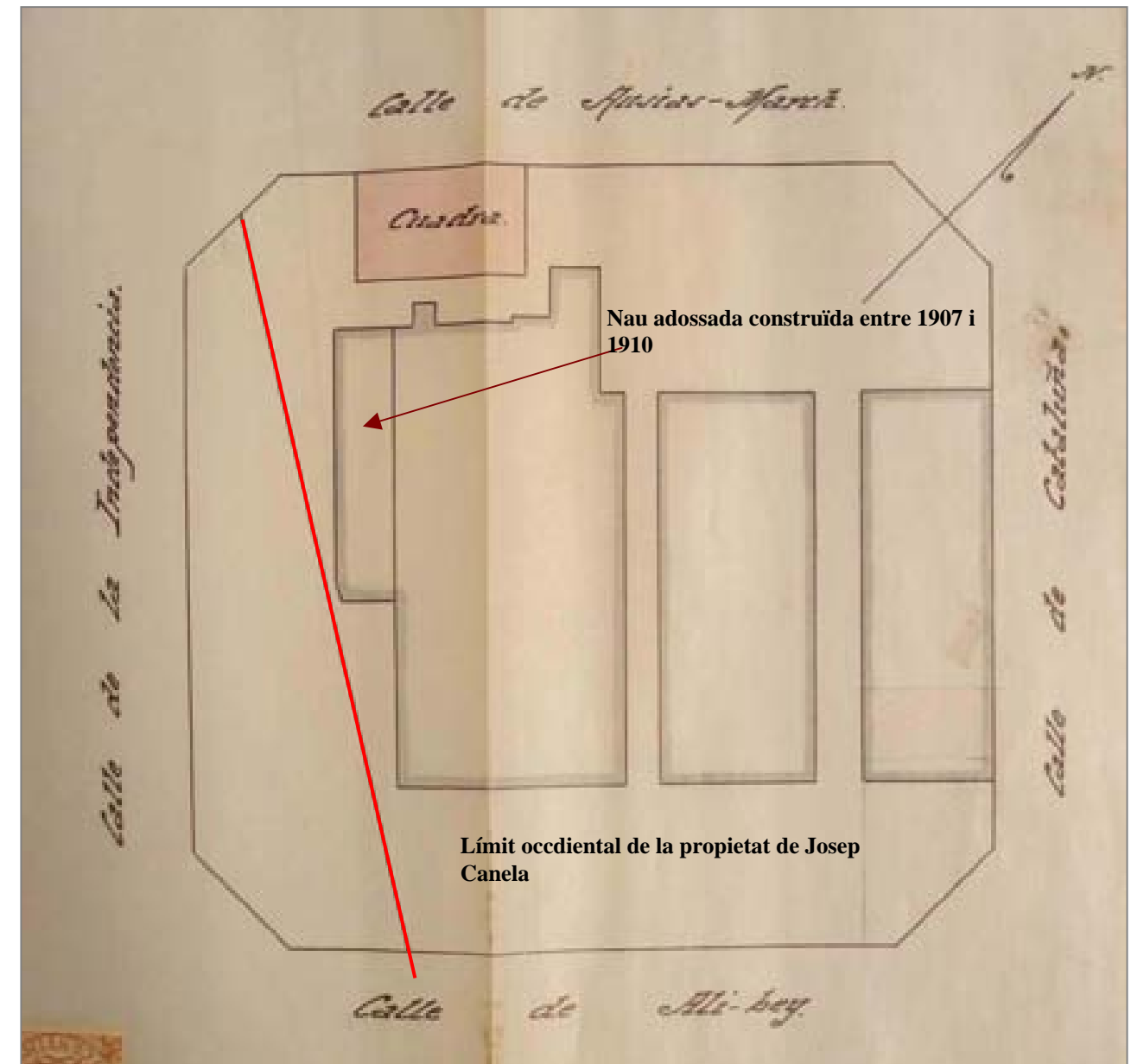
El creixement del complex fabril de Josep Canela fou constant durant les primeres dècades del segle XX. Construïdes ja les Naus 2 i 3 i l'Annex 1, l'any 1907 es projectà part del cos d'edifici que afronta al carrer Ciutat de Granada –fora d'estudi en aquest treball-, el qual, seguint la tònica de les obres endegades per Josep Canela, va créixer cap a migdia en dues campanyes consecutives de l'any 1914 (vegeu Doc. 5). La construcció d'aquest cos va poder-se realitzar perquè prèviament, l'any 1907 Josep Canela havia adquirit el petit tros de parcel·la que li mancava per arribar a la façana del carrer Tànger.

La darrera gran obra dins el conjunt industrial bastit per Josep Canela, va ser l'aixecament d'una nau isolada a la part septentrional de la Nau 3 i amb façana a la línia del carrer Bolívia l'any 1910. Es tracta de la construcció de la Nau 1 segons la nomenclatura del present estudi. Amb anterioritat, i sense que s'hagi pogut localitzar cap dada documental, s'havia adossat a la Nau 3 una altra construcció –coberta amb dues vessants.

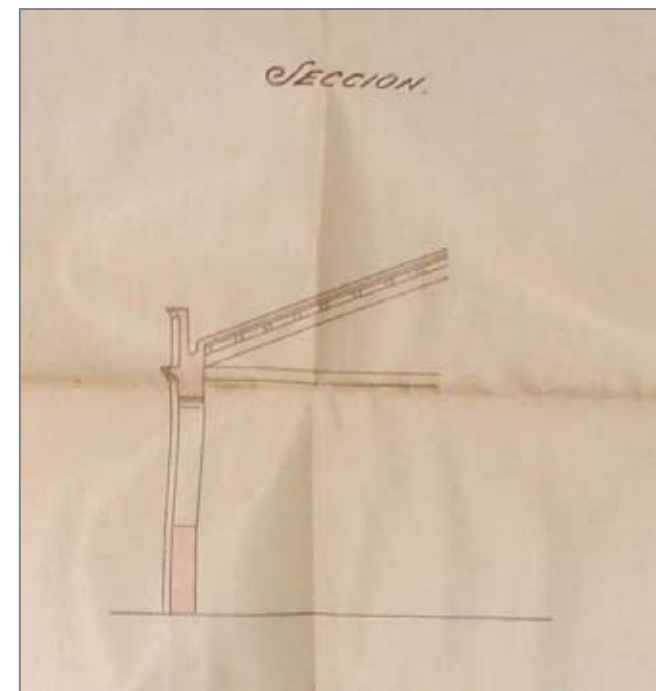
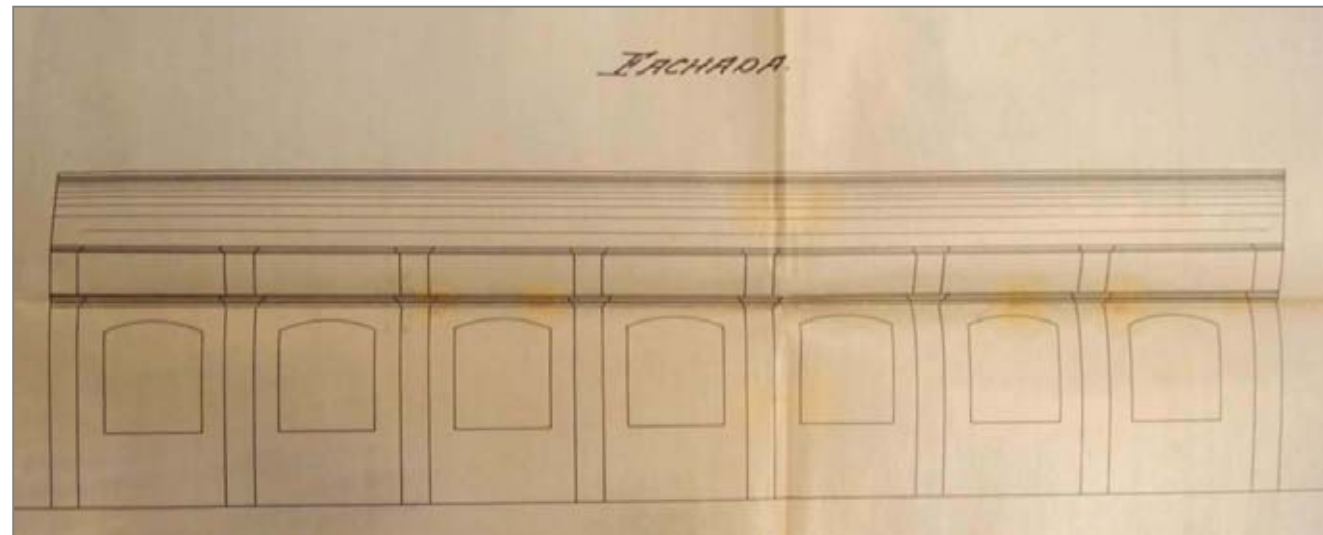
Quant a la Nau 1, el projecte de l'arquitecte Ramon Ribera preveia una espai de planta diàfana, d'un sol nivell i coberta amb encavallades que -segons la secció- semblarien de fusta (vegeu Doc. 6). Com veurem, actualment les encavallades són diferents així com el perfil de la coberta i l'alçada de l'edifici que respon a unes obres de reforma i de compartimentació vertical de la nau que no s'han pogut documentar.

En lloc del projecte no s'especifica ni es dibuixen les construccions que obstruïen l'actual carrer de Bolívia (Ausiàs March a l'època), el qual no estava ni obert ni urbanitzat en aquelles dates. De totes maneres, i seguint una escrupolositat sense la qual no s'hagués obtingut el permís d'obres, la façana de l'edifici projectat es va alinear perfectament al que havia de ser el traçat del carrer.

El plànol de situació d'aquest projecte torna a indicar amb una línia el límit de la propietat de la parcel·la de Josep Canela a la banda occidental de l'illa que ocupaven les seves naus. Tampoc en aquesta banda s'hi dibuixen les construccions existents.

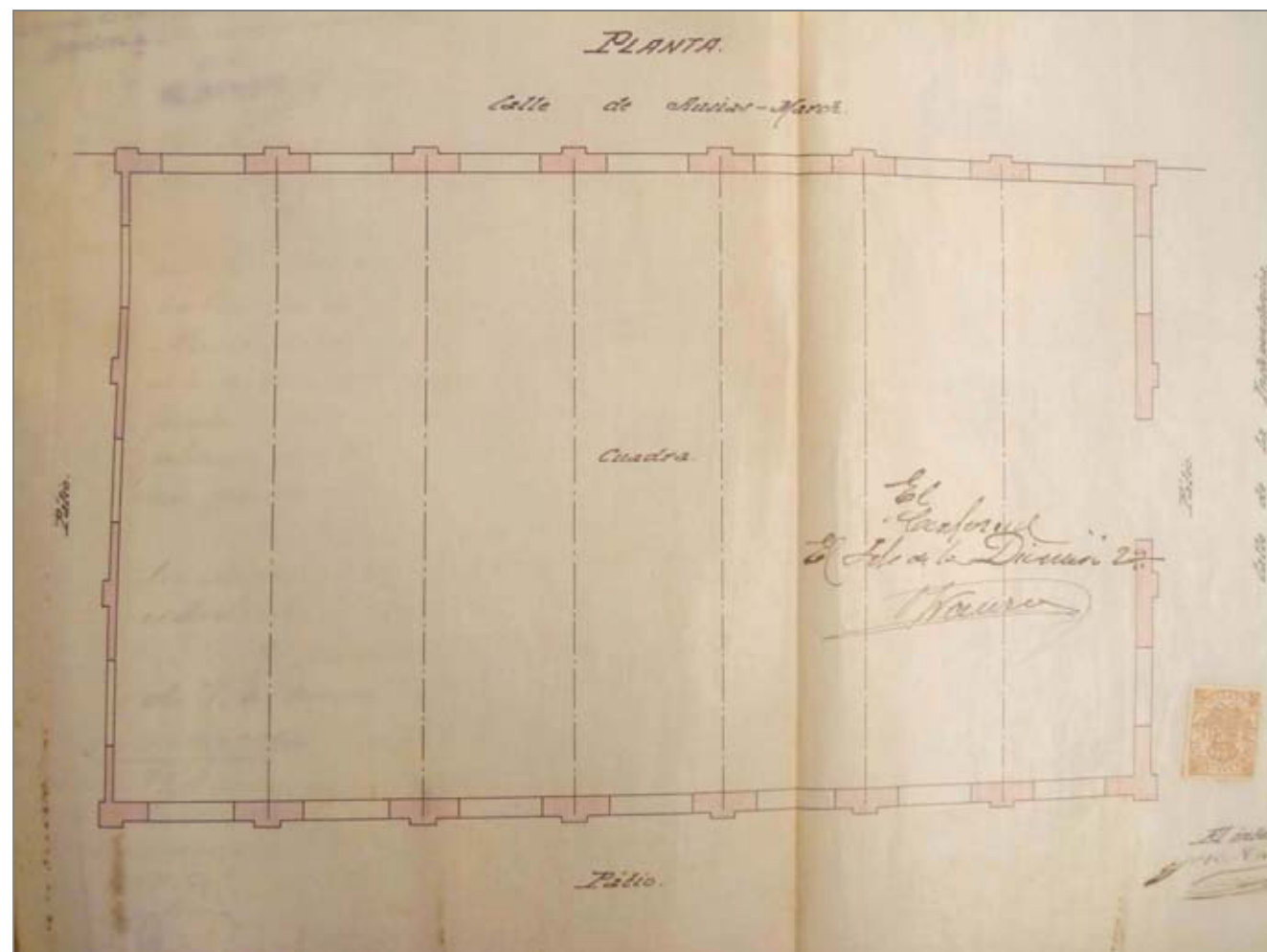


Plànol de situació que acompanya el projecte de la Nau 1 ("quadra"). Sobre el plànol s'han assenyalat el límit occidental de la propietat de Josep Canela, i la presència d'una construcció adossada a la Nau 3. Observi's com enlloc apareixen les construccions existents ni al traçat del carrer d'Ausiàs March (actual Bolívia), ni a la banda occidental de l'illa.



Podríem dir, doncs, que amb la construcció de la Nau 1 el 1910 i l'acabament fins al xamfrà del carrer Ciutat de Granada realitzat el 1914 –quan ja s'havia mort Josep Canela-, va quedar definitivament configurat el nucli fabril original des de llavors propeïtat de “Hijos de Josep Canela”. A partir d'aquesta data –i en cronologies en alguns casos força tardanes- van anar produint-se actuacions molt més parcials tant en la definició de l'espai de la finca de Josep Canela, com també a la resta de l'illa.

L'estudi d'aquests elements posteriors és el que configurarà el següent apartat del treball.



Façana, planta i secció de la nau projectada amb front a l'actual carrer de Bolívia (Nau 1).

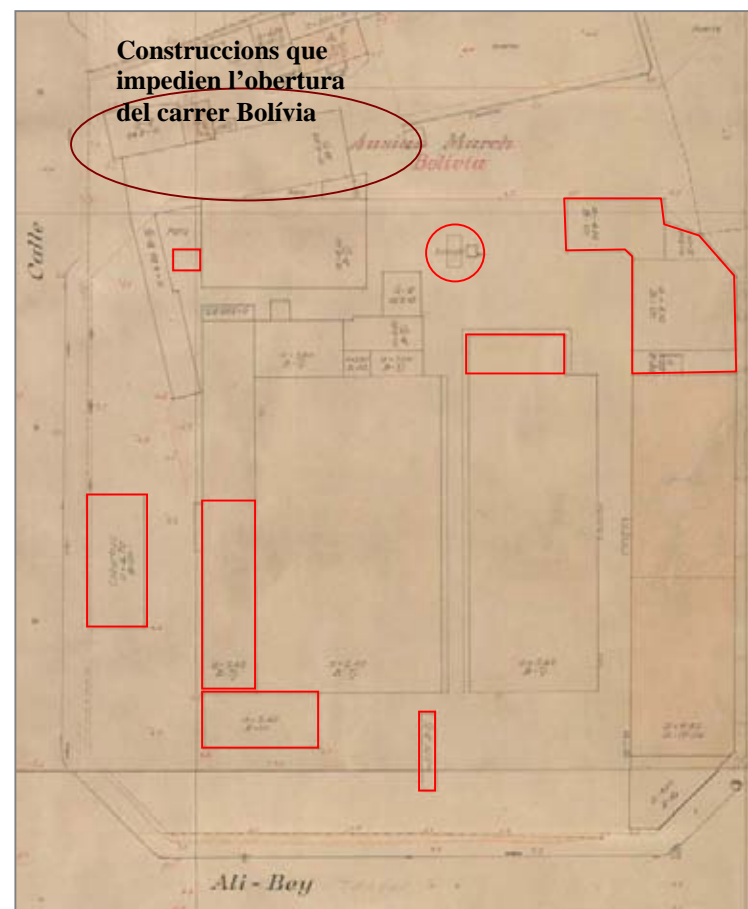
Observi's l'encavallada que es dibuixa, així com el perfil de la coberta, posteriorment canviat.



## La tardana configuració definitiva de l'illa

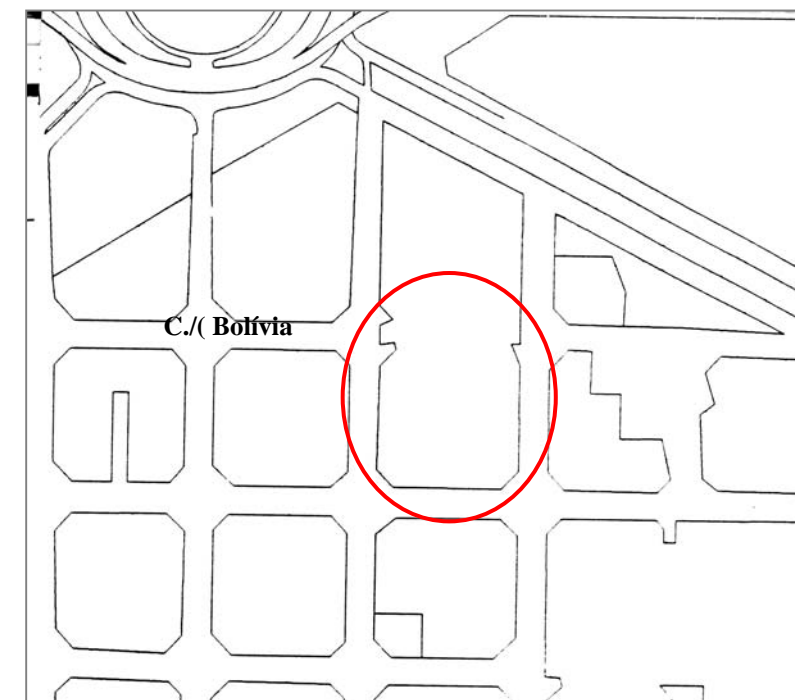
Ha calgut esperar fins al segle XXI per a què l'antiga illa d'eixample del projecte d'Ildefons Cerdà (P-Q/46-47) fos finalment una realitat (Bolívia-Tànger/Badajoz-Ciutat de Granada). Al llarg de tot el segle XX es van mantenir dempeus les construccions que impediien la urbanització del carrer Bolívia, obert recentment després de l'enderroc d'aquests edificis. Podem documentar la situació prèvia, amb el carrer Bolívia tallat, a partir de la fotografia àrea i el plànol adjunt de 1994.

Abans que es produís aquesta nova urbanització - la qual ha permès, entre d'altres coses, deixar visible la façana lateral de la Nau 1 projectada el 1910- l'interior de l'antiga fàbrica de Josep Canela i la resta de parcel·les de l'illa havien estat ja totalment ocupades, sempre per a edificis d'usos industrials.



Parcel·lari de 1927 on s'assenyalen les construccions que apareixen preferènciades per primer cop.

Un dels primers documents que permet veure d'una manera més detallada, tant l'antiga ocupació del que hauria de ser el carrer de Bolívia, com l'inici de la colmatació constructiva de l'illa, és el detall del plànol parcel·lari realitzat per Vicenç Martorell l'any 1927 (vegeu Doc. 7). A banda dels edificis originals de la fàbrica de Josep Canela, apareixen dins la seva propietat diversos coberts adossats tant a la Nau 1 i 3, com a la cantonada de Ciutat de Granada i carrer Bolívia, i construccions auxiliars -com ara una bàscula. També al carrer Badajoz hi ha una primera construcció aïllada ("cobertizo").



Plànol i fotografia aèrea de 1994 que mostren la situació de bloqueig del carrer de Bolívia abans de la seva recent obertura i urbanització



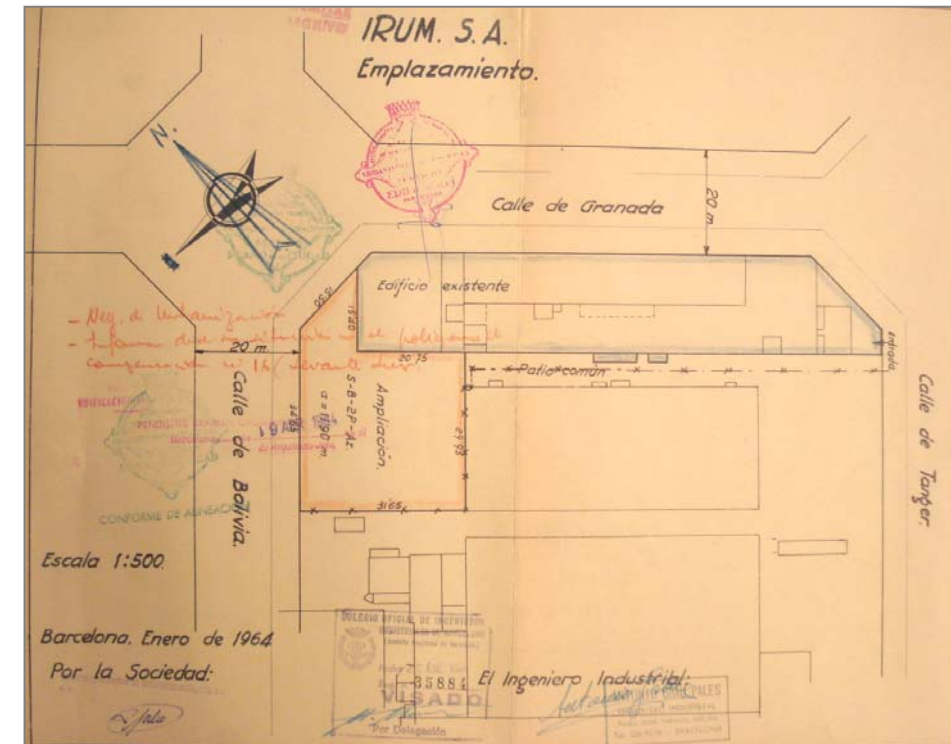


## Estudi històric-arquitectònic de l'ill@ delimitada pels carrers Bolívia, Ciutat de Granada, Tànger i Badajoz

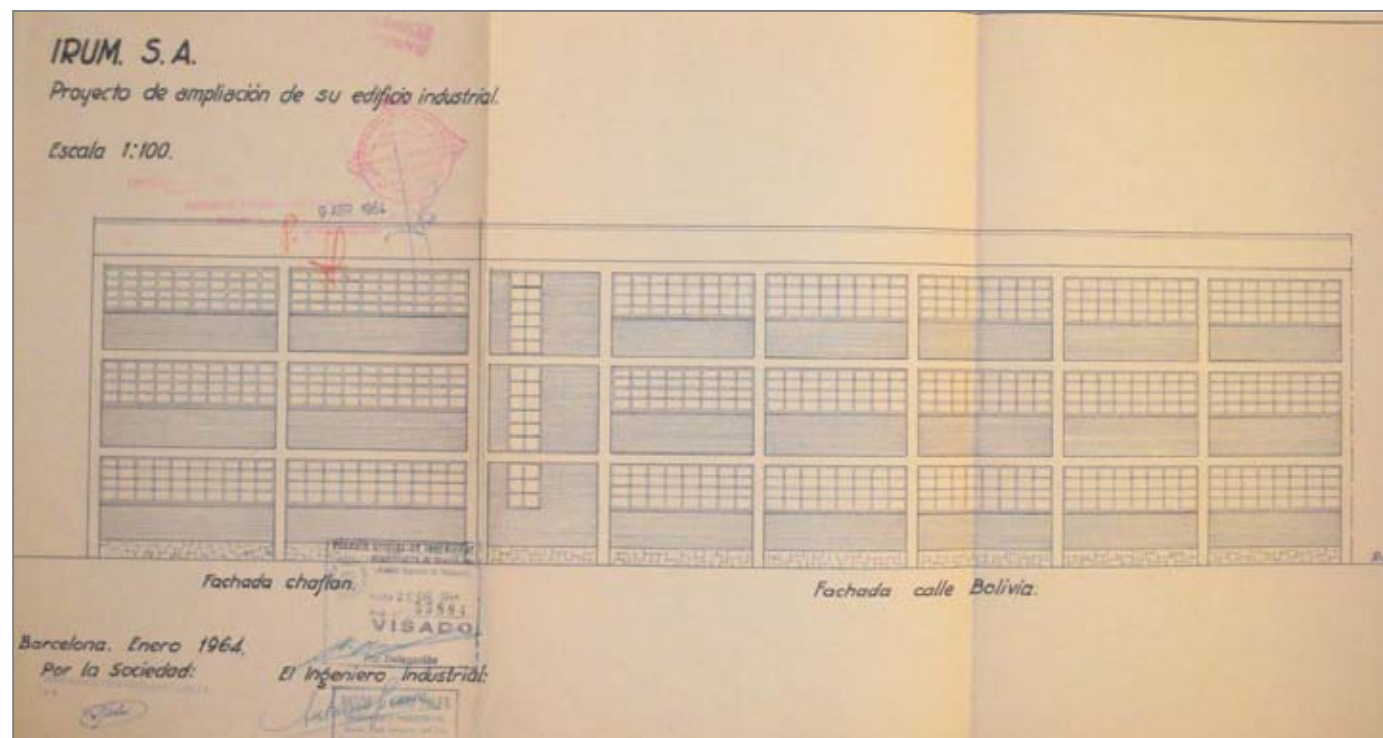
### Evolució històrica

La recerca realitzada no ha permès mai documentar els usos de les naus de la fàbrica de Josep Canela. Encara que s'hi suposa una ocupació pròpia lligada als tallers de construcció de maquinària, no és pot descartar l'arrendament d'espais i força motriu que es produïa en molts d'altres complexos fabrils del Poblenou. Fos com fos, els successors de Josep Canela sí que van deixar d'ocupar els tallers després d'acabada la Guerra Civil. Com a mínim des de 1942 s'hi domicilia l'empresa "Indústrias Reunidas de Utensilios Metàlicos s.a." (IRUMSA), la qual amb els temps acabà per adquirir la finca l'any 1963 (vegeu Doc. 8). Es també probable que finalment es fessin amb la totalitat de les parcel·les de l'illa.

Un cop adquirits els locals que havien estat de la família Canela, el gener de 1964 l'empresa "Irumsa" va presentar a l'ajuntament un projecte d'ampliació de les seves instal·lacions signat per l'enginyer Antoni Grau Palés. Es tractava d'enderrocar els coberts "provisionals" al xamfrà de Bolívia –Ciutat de Granada que hem vist ja grafats el 1927. Al seu lloc s'hi construiria una nova nau que havia de tenir soterrani, planta baixa i dos nivells alts. Amb reformes posteriors, el projecte es correspon a l'actual edifici de Bolívia 56-76.



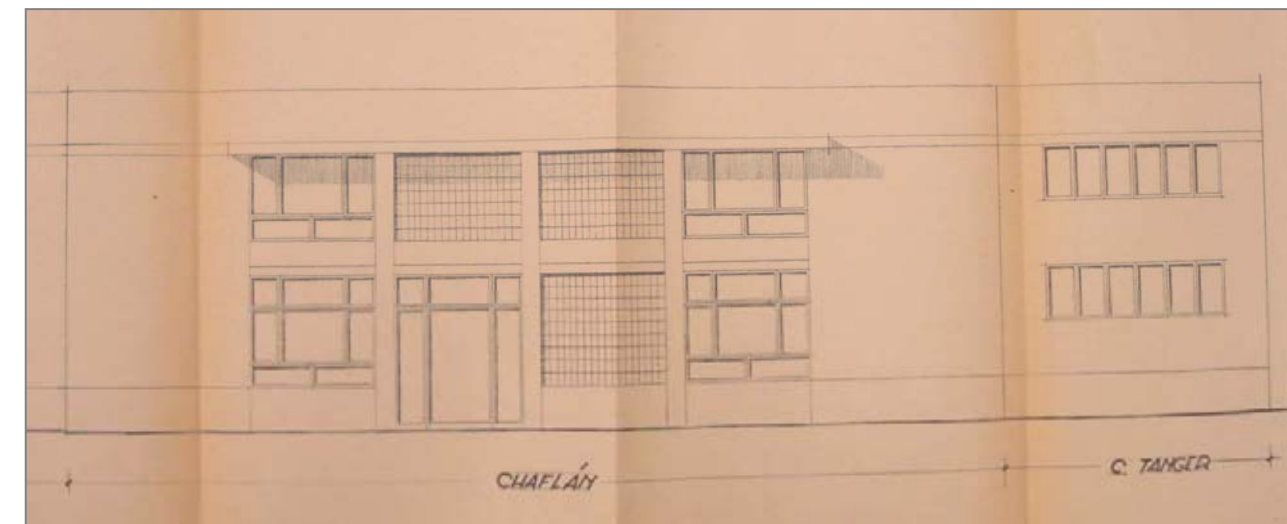
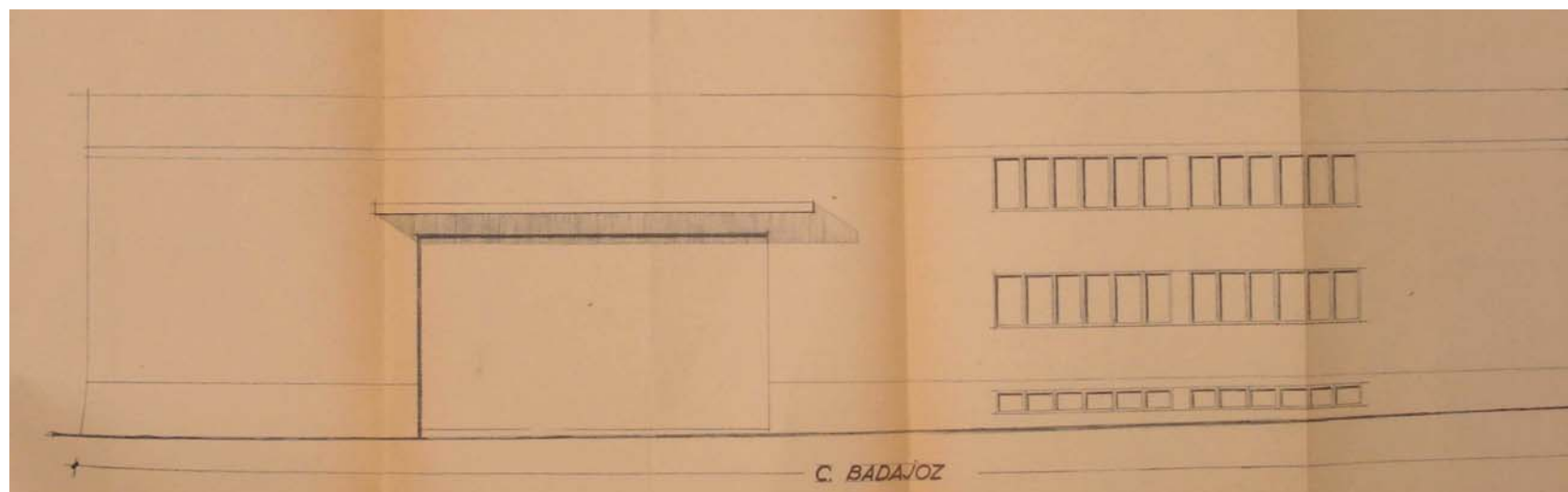
Projecte i estat actual de la nau d'Irumsa de 1964.





Curiosament, l'altre gran edifici de l'illa també és de 1964. Es tracta en aquest cas de la finca de la cantonada del carrer Tànger i Badajoz. Juan Antonio Ibañez la va adquirir l'any 1963 de mans de Gertrudis Marco Mestres i Ricard Canela Arall (d'aquí la suposició de la pertinença als successors de Canela de finques que anteriorment havien estat a mans d'altres propietaris). Immediatament, Juan Antonio Ibañez va aportar la parcel·la a la seva empresa "Elementos Decorativos s.a." i va presentar un projecte signat per l'arquitecte Joaquim Fernández Marquès (vegeu Doc. 10). Abans d'atorgar el permís, els tècnics municipals d'urbanisme van fer constar que l'edifici projectat no es trobava dins la programació d'urbanització del polígon de compensació d'aquesta illa.

L'any 1965, l'edifici de semisoterrani, planta baixa i altell parcial, ja s'havia acabat de bastir, encara que sembla que no va ser finalment la seu de l'empresa "Elementos Decorativos s.a." com es desprendria del fet que un any més tard se sol·licités permís per a llogar-la. Es tracta de l'actual edifici de Badajoz 144-150, de façana molt senzilla, però amb una armadura metàl·lica interessant de la nau interior.



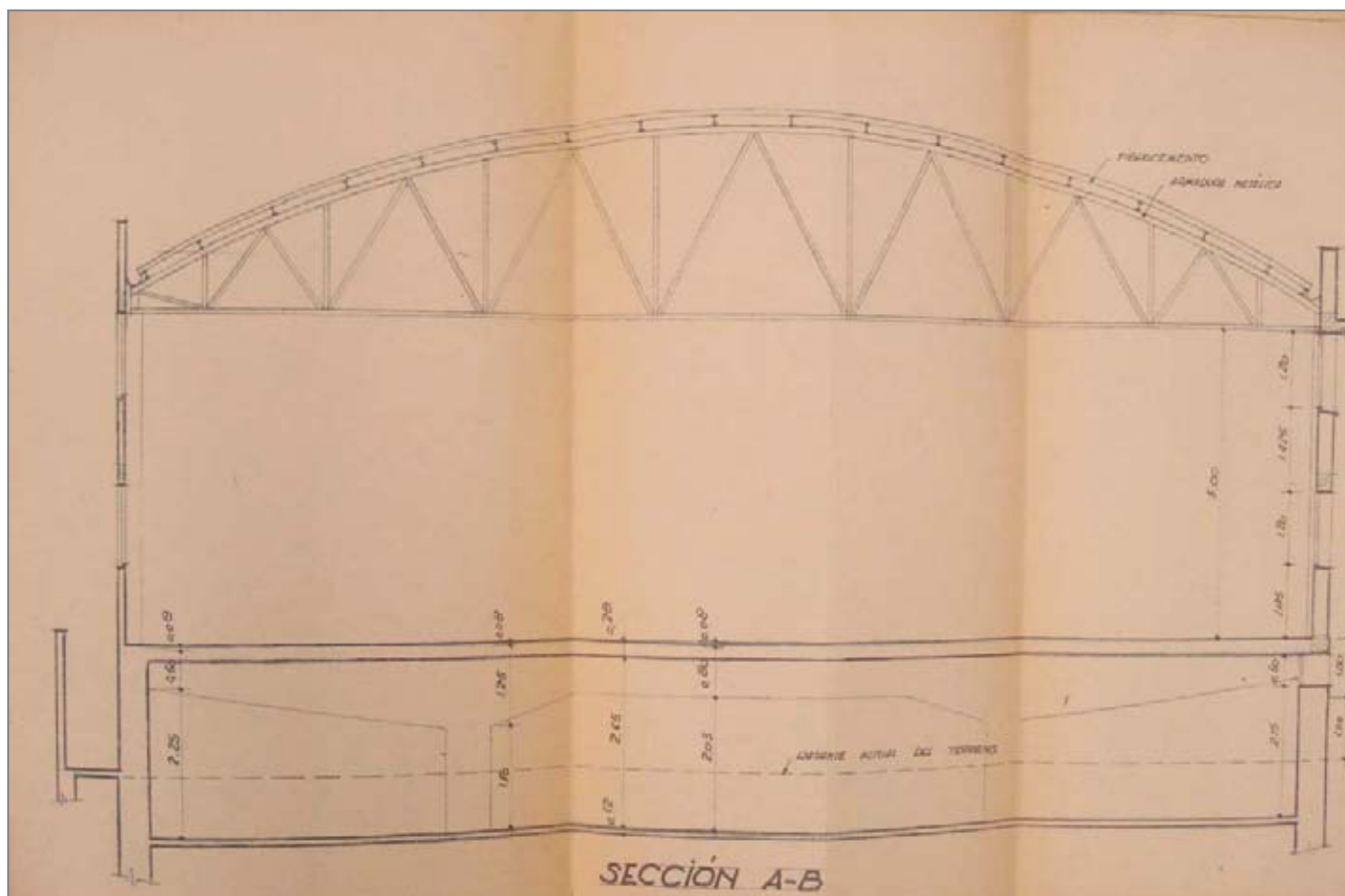
Façanes de Badajoz 144-150 . Projecte original i estat actual



Malgrat que no s'hagi trobat documentació al respecte, la fàbrica de Juan Antonio Ibàñez va créixer en direcció nord ocupant bona part del frontis del carrer Badajoz tal i com es pot veure actualment. La façana continuada fa pensar que l'obra degué ser immediatament posterior al projecte i execució de 1965. Aquesta ampliació és també visible en la coberta de la nau interior. Fins al xamfrà –parcial donades les pervivències constructives- restava encara la parcel·la de Badajoz 160. En ella s'hi van succeir diversos projectes –no realitzats- l'any 1968 i 1971. L'actual edifici té, doncs, una cronologia molt contemporània.



Façana del carrer Badajoz on es pot veure l'ampliació de l'edifici inicialment projectat el 1964.



Secció del projecte original on apareix l'armadura metàl·lica que cobreix la nau interior de la fàbrica.  
A la dreta, imatge de les cobertes de l'illa on pot observar-se com la nau va créixer en direcció el carrer Bolívia.





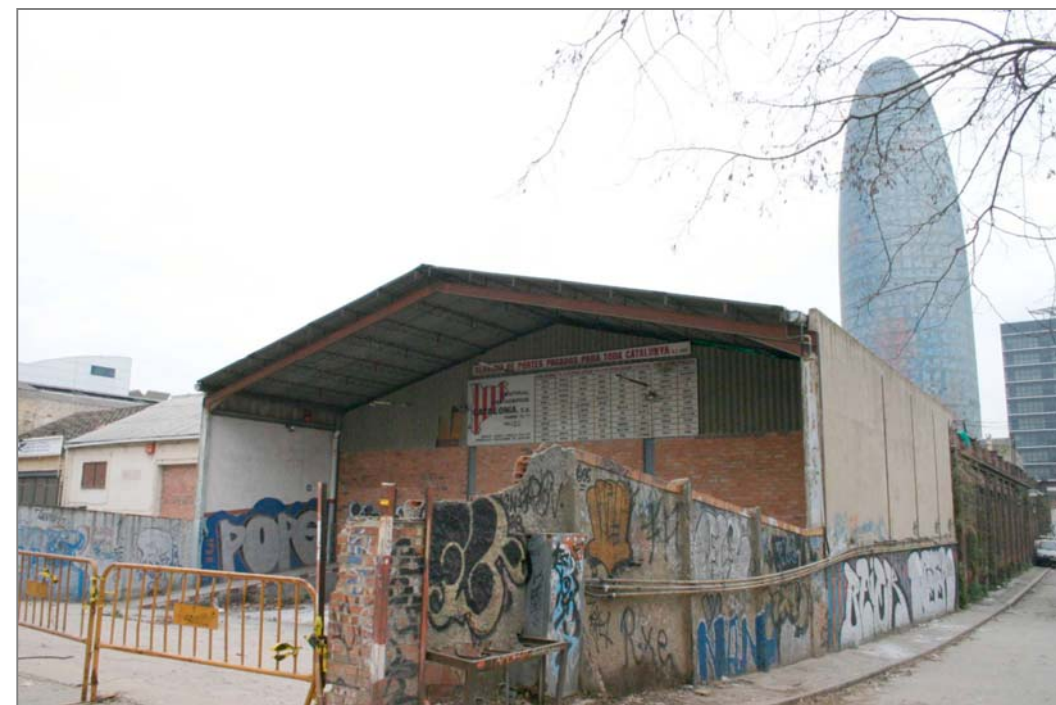


Evolució històrica



Estat actual del darrer edifici construït a l'illa, en cronologies molt contemporànies.

Tampoc no han pogut documentar-se els coberts situats entre les façanes meridionals de les naus 2 i 3 i el carrer de Tànger. Ja s'ha vist com, d'origen, els edificis que van configurar inicialment la fàbrica de Josep Canela no van poder-se alinear al carrer Tànger perquè no es gaudia de la propietat d'aquella àrea. D'aquesta manera va quedar un espai lliure entre les seves façanes i el carrer, el qual fou col·lonitzat per coberts a partir de 1920. La seva entitat sempre ha estat molt per sota de la resta de construccions de l'illa.



Imatges dels coberts adossats a les façanes meridionals de les naus 2 i 3



Localització i descripció del conjunt .....	23
NAU 1.....	25
ANNEX 1 .....	33
NAU 2.....	37
NAU 3.....	43

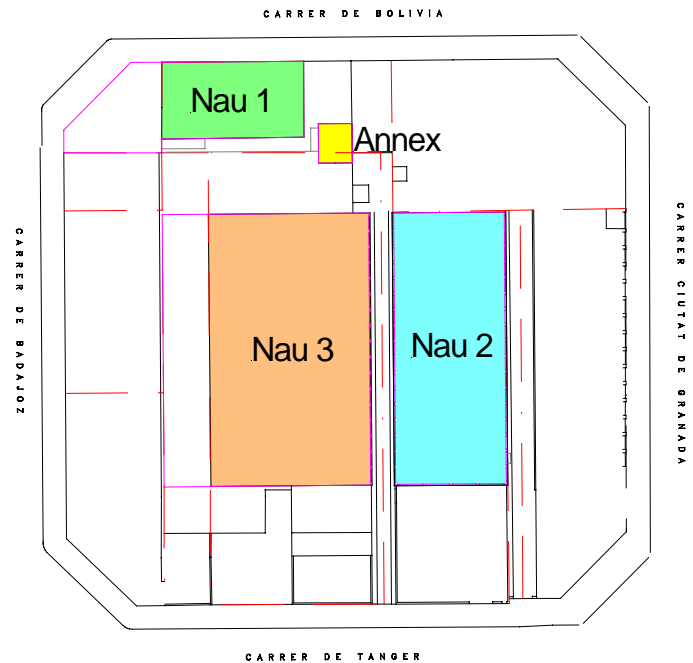


## Localització i descripció

### Localització i descripció

Els d'edificis que formen el conjunt objecte d'estudi es troben inserits en l'illa delimitada pels carrers de Bolívia, Ciutat de Granada, Tànger i Badajoz. Per tal de facilitar-ne la descripció s'ha optat per dividir-la en diferents apartats, els quals es corresponen amb els diferents projectes que han acabat configurant els edificis industrials que avui dia escara resten dempeus. Així, la nau afrontada al carrer Bolívia, a partir d'aquest moment s'anomenarà NAU 1; les construccions adossades a la façana de la NAU 1 pel costat més oriental: ANNEX; i les dues naus situades una davant de l'altre en paral·lel a un estret carreró interior d'illa: NAU 2 (la més oriental) i NAU 3 la més occidental. A l'esquema que s'adjunta a continuació s'indica la situació dels edificis sobre un parcel·lari de l'illa.

L'accés a l'interior ha quedat restringit exclusivament a la NAU 1, ANNEX, i a una part de la NAU 2. A la resta de zones, és a dir a la NAU 3 i a una bona part de la NAU 2 no s'ha tingut accés bé per tractar-se d'espais *okupats* o bé perquè no s'han disposat dels mitjans oportuns. Els edificis de la NAU 2 i NAU 3 estan separats per un estret carreró (passatge interior d'illa paral·lel als carrers Badajoz i Ciutat de Granada), al qual s'hi accedeix des del carrer de Tànger i no disposa d'altra sortida.



Vista del conjunt i parcel·lari de l'illa, on s'ha indicat la situació dels edificis objecte d'estudi.

Vista aèria de la zona on s'insereix l'illa que conté els edificis objecte d'estudi







Vista general de carreró (passatge interior) que transcorre entre les dues naus (2 i 3). Al fons de la imatge inferior s'observa l'entrada des del carrer de Tànger



### NAU 1

Es tracta d'un cos d'edifici de planta rectangular situat a la part més septentrional de l'illa, amb la façana lateral septentrional afrontada al carrer de Bolívia. Sembla ser que l'accés principal a la nau estava situat a la part més oriental, és a dir des, del carreró interior. Si bé en origen es tractava d'una construcció amb un sol espai diàfan, amb una coberta a dues vessants suportada per encavallades de fusta, avui dia, i després d'una darrera intervenció, el seu aspecte interior ha variat totalment així com els sistemes de coberta, els quals han estat substituïts per armadures metàl·liques. És a dir, l'estructura que avui dia es conserva de la NAU 1, llevat dels murs perimetrals, no té res a veure amb l'original.



A la imatge superior, vista general de la NAU 1 des de la cruïlla dels carrers Bolívia i Badajoz, on es pot observar el mòdul afegit a la façana més occidental de la nau.

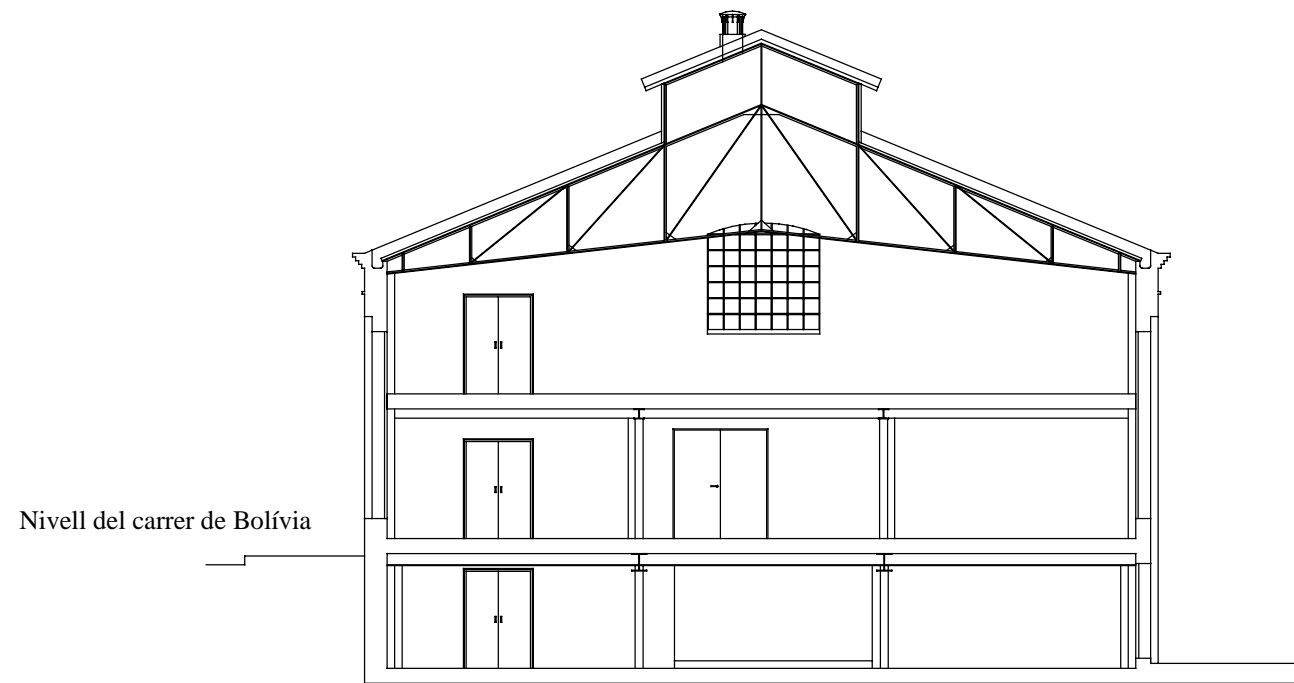
A la imatge inferior, detall de la façana més septentrional afrontada al carrer de Bolívia, on abans d'obrir-se el carrer hi havia unes construccions adossades





Localització i descripció

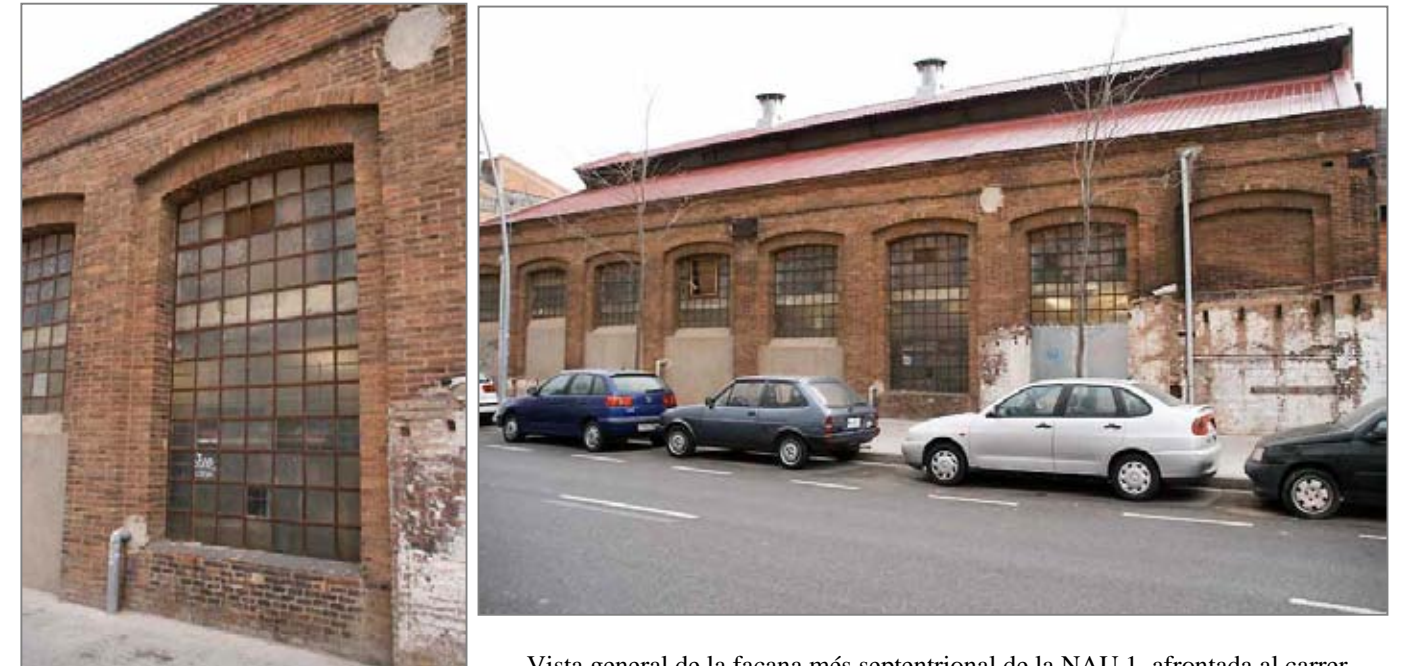
L'espai interior, en origen unitari i diàfan, ha estat subdividit en tres nivells. El nivell de l'actual tram del carrer Bolívia entre Badajoz i Ciutat de Granada (obert no fa massa temps), és més alt que no pas l'interior del passatge, i per tant, la planta baixa de la NAU 1 queda per sota del nivell del carrer.



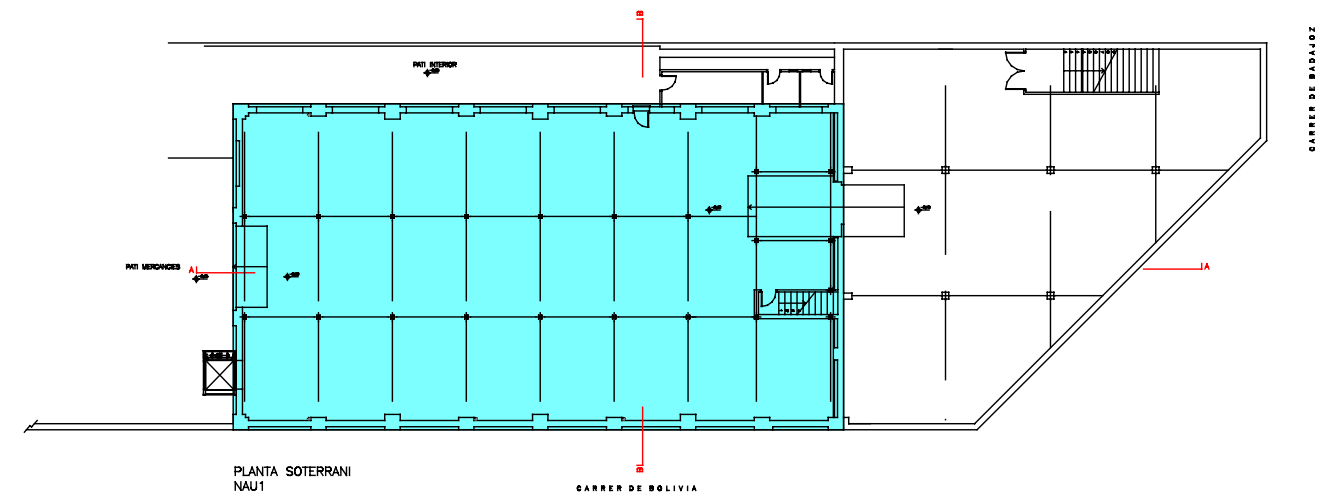
Secció transversal de la NAU 1 (B-B). A l'esquerra del croquis es pot observar l'actual nivell del carrer de Bolívia. També s'observa l'estructura interior subdividida en tres plantes. A la dreta, s'observa el nivell del pati interior

Les antigues encavallades de fusta han estat substituïdes per armadures de ferro. Les reformes van respectar únicament els murs perimetrals i a la façana més occidental s'hi va adossar un cos d'edifici de planta baixa situat al xamfrà més nord occidental de l'illa.

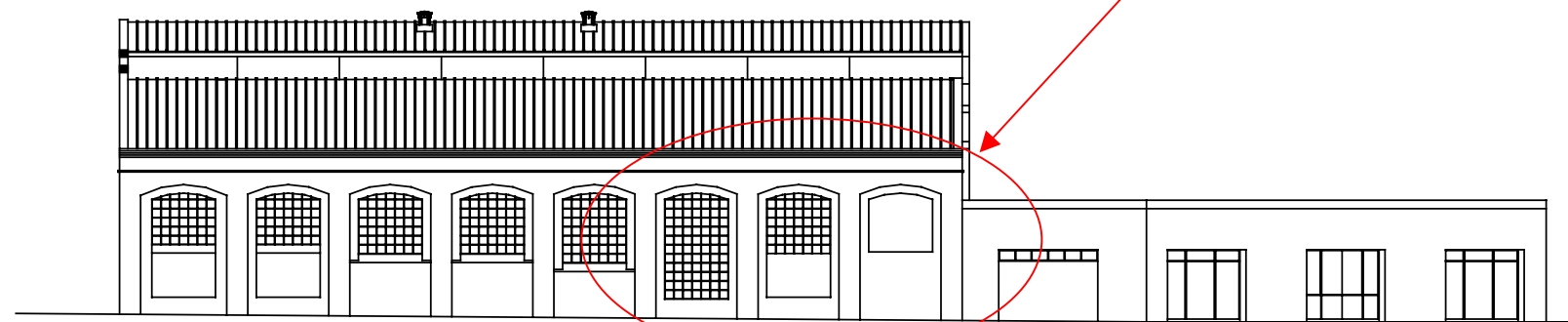
Els murs perimetrals és una obra de maó vist típica dels edificis industrials de finals de segle XIX, amb grans finestral situats a les façanes laterals, amb unes dobles llindes formades per dos arcs escarsers en degradació, fetes per maons col·locats al sardinell.



Vista general de la façana més septentrional de la NAU 1, afrontada al carrer de Bolívia, que incorpora vuit grans finestral amb dobles llindes en forma d'arc rebaixat. A la imatge de l'esquerra s'observa el detall d'un d'aquests grans finestral



Planta soterrani de la NAU 1, dita així pel desnivell existent entre el carrer de Bolívia i l'interior de la nau. S'ha indicat amb una trama de color blau la superfície de la nau original. A la dreta del croquis de la planta s'observa la superfície del cos afegit a la NAU 1, de només planta baixa, situada en el xamfrà que formen els carrers de Bolívia i Badajoz



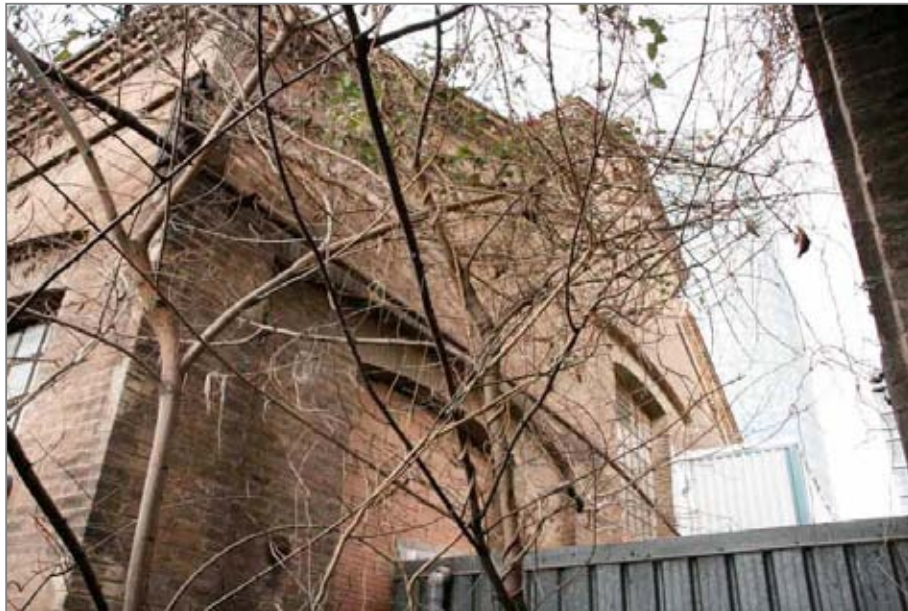
FAÇANA NORD  
CARRER DE BOLÍVIA

Croquis de l'alçat de la façana septentrional on es pot observar, a la dreta, l'estructura de planta baixa adossada a la NAU 1 i que conforma el xamfrà dels carrers Bolívia i Badajoz.  
A les imatges, vista general de la NAU 1 i diversos detalls de l'estructura del mur perimetral de la façana septentrional, on es pot observar el ràfec de la coberta, fet amb diverses filades de maons, formant una cornisa amb una filada de maons dentellats

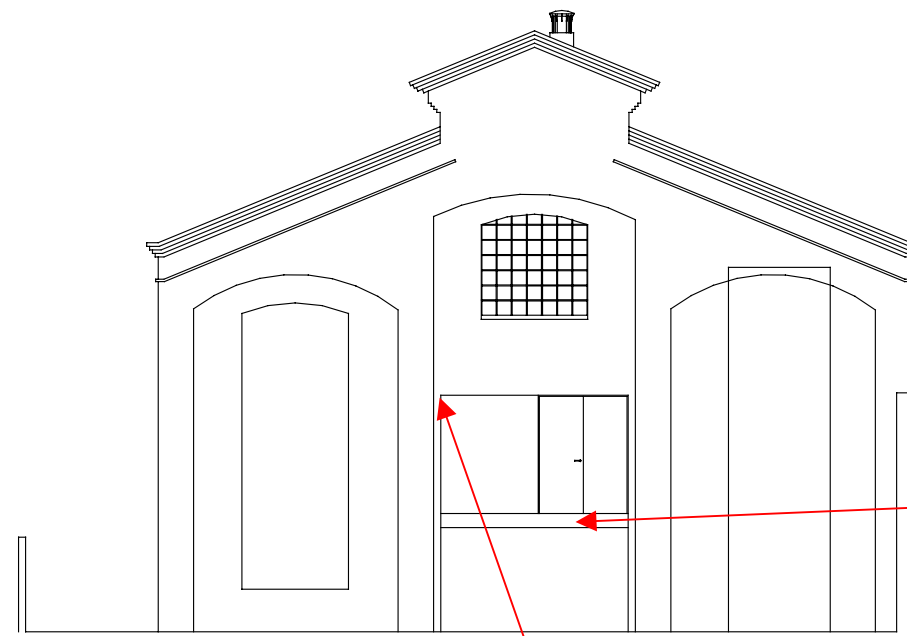




Localització i descripció



Croquis de l'alçat de la façana oriental, davant la qual –en el pati de mercaderies– s'aixeca una moderna estructura que impedeix la visió del conjunt. Les obertures originals han estat transformades i adaptades a les noves necessitats del magatzem. Encara s'observen parts dels brancals de la porta central, amb unes filades de maons, col·locats en voladís, que suporten la llinda conformada per dues bigues de ferro. També disposa de la mateixa estructura en el ràfec de la coberta de la façana septentrional; és a dir, una cornisa formada per diverses filades de maons formant una motllura amb una d'elles amb maons dentellats

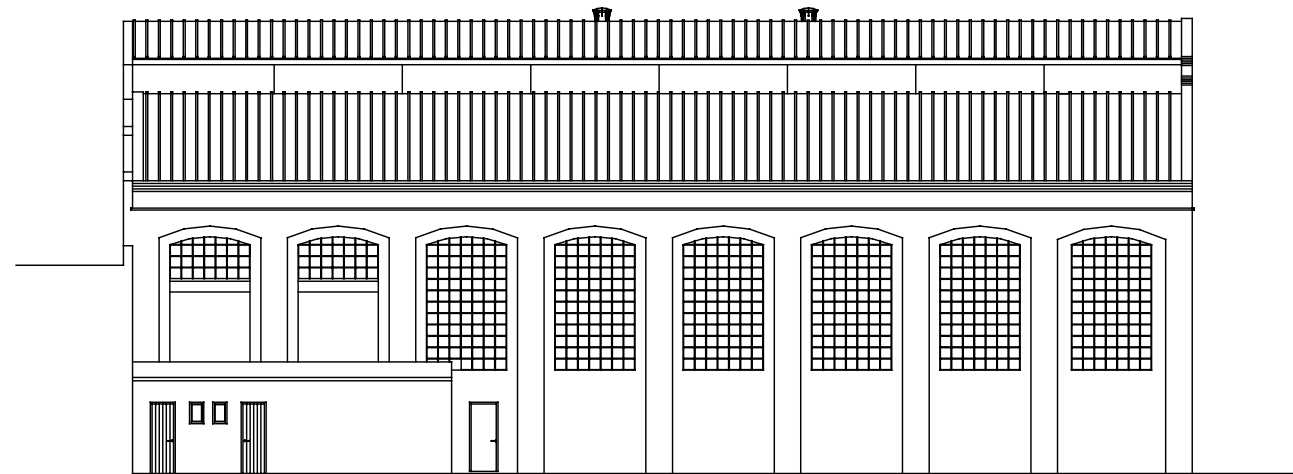


Nivell del carrer de Badajoz

FAÇANA EST  
PATI MERCANCIES

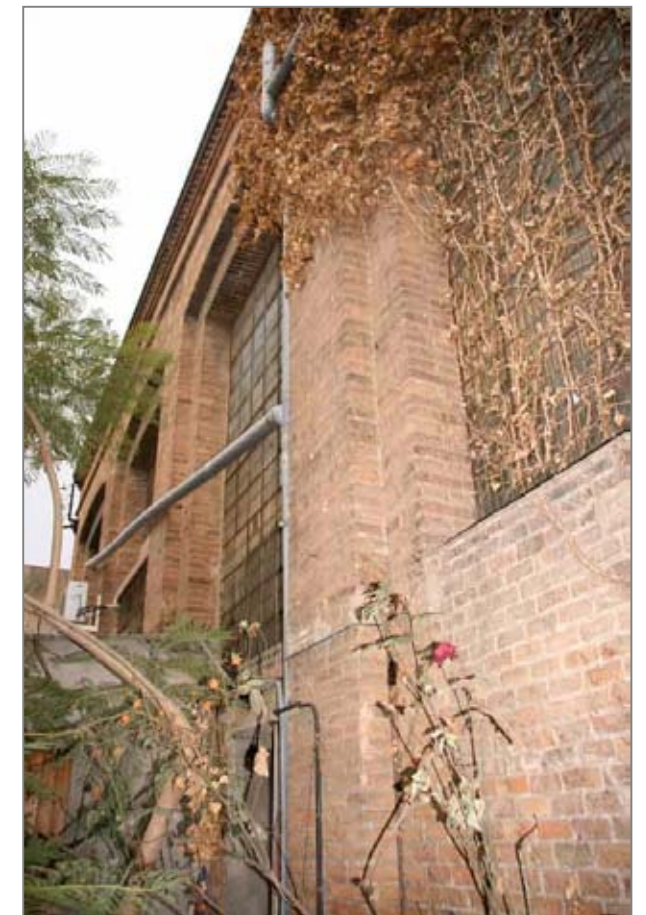






FAÇANA SUD  
PATI INTERIOR

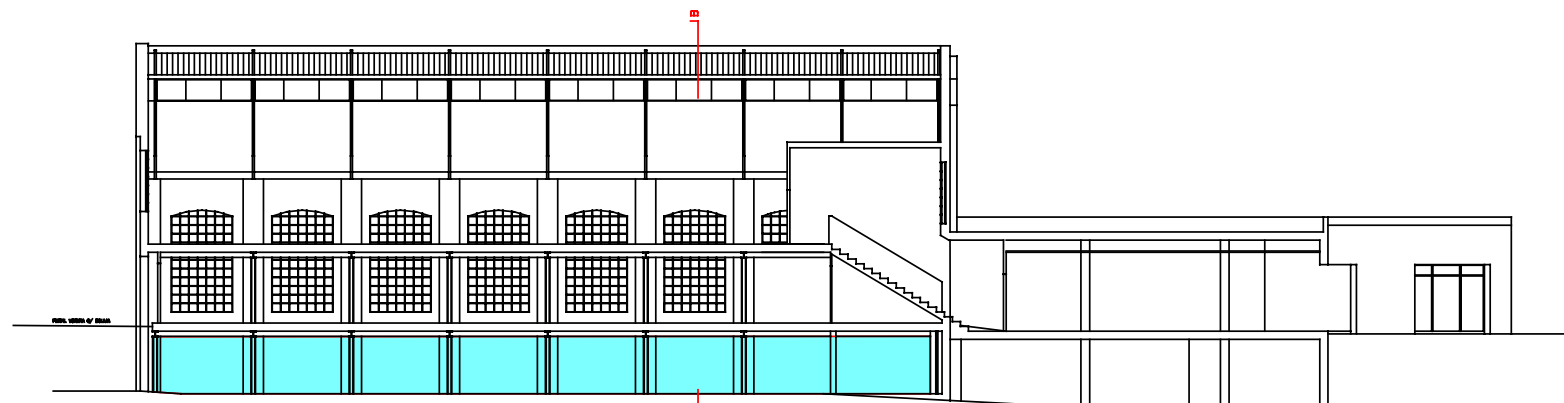
Croquis de l'alçat de la façana meridional, la qual disposa d'una estructura de murs, idèntica a la façana septentrional, amb vuit finestres de les mateixes característiques. Actualment, aquesta façana afronta a un pati interior, l'accés al qual s'efectua per la planta soterrani de la mateixa nau







A les imatges, secció longitudinal de la NAU 1 on s'ha indicat en blau l'espai de la planta baixa (o semi soterrani) i diverses vistes del seu estat actual. L'estructura interior de la NAU 1, tal i com s'ha dit anteriorment, ha estat totalment modificada. D'un espai interior únic i diàfan s'ha passat a la subdivisió interna en tres plantes, a més de la construcció d'un cos d'edifici de planta baixa adossat a la part més occidental de la nau, on també se situa l'escala interior de comunicació amb els diferents nivells de què consta. Tots els forjats estan fets a base de bigues de ferro, amb jàsseres suportades per dues rengleres de pilars, també de ferro. A causa del desnivell existent entre el carrer de Bolívia i l'interior de la planta baixa, aquesta queda semi soterrada, amb un accés per la zona de mercaderies (façana oriental) i una escala interior que comunica amb els diferents nivells



SECCIÓ A-A

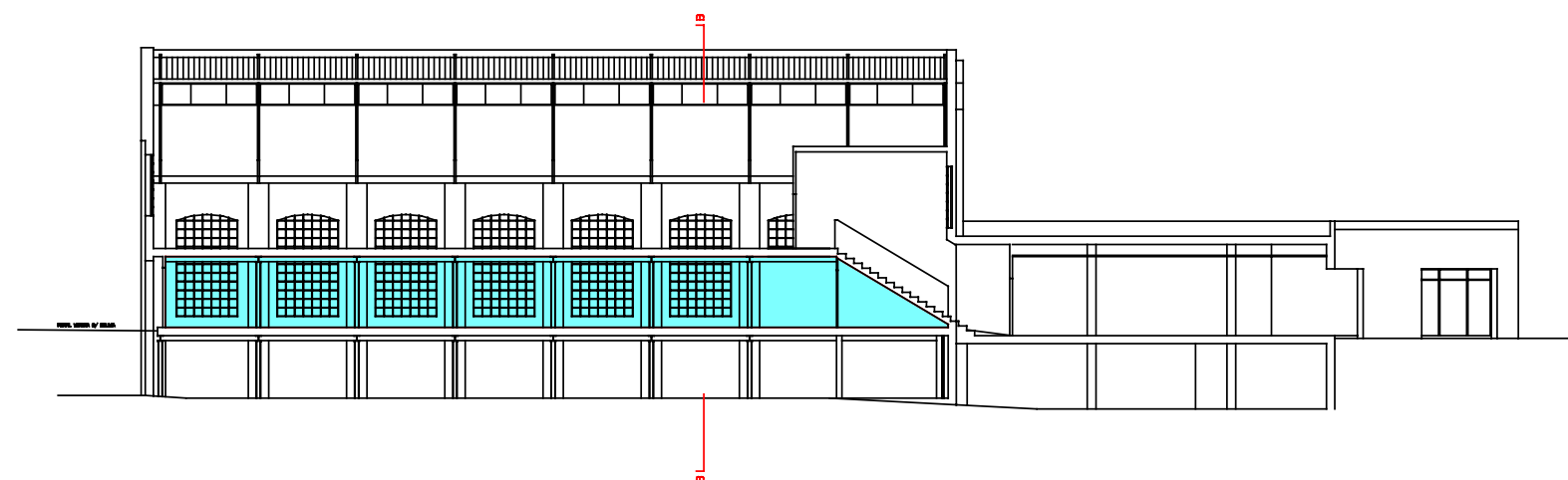






A les imatges, secció longitudinal de la NAU 1 on s'ha indicat en blau l'espai corresponent a la planta que se situa a nivell del carrer de Bolívia, i diverses vistes del seu estat actual.

A les imatges es pot observar l'estructura dels forjats, amb una doble filera de pilars (de ferro) que suporten unes jàsseres de ferro situades transversalment a la nau. També es poden observar els finestrals dels murs perimetrals septentrional i meridional de la nau

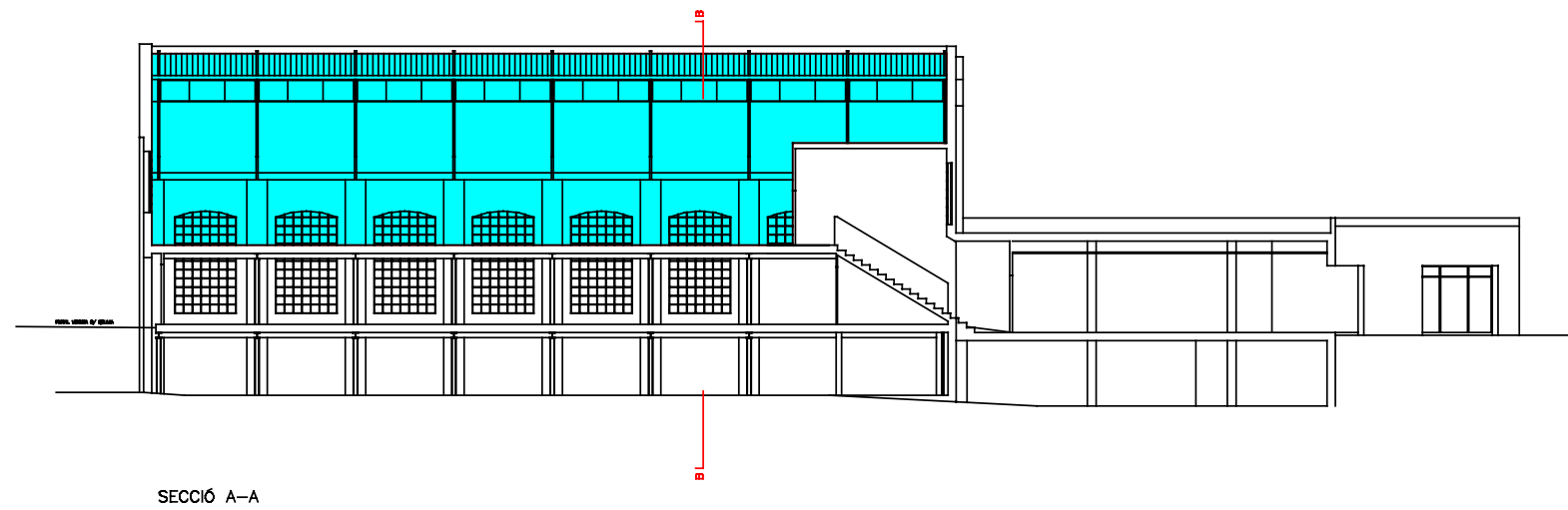


SECCIÓ A-A





Localització i descripció



Secció longitudinal de la NAU 1, on s'ha indicat en blau l'espai corresponent a la darrera planta i diverses vistes del seu estat actual.

A les imatges es pot observar l'estructura de la coberta a dues vessants, suportada per un entramat d'encavallades de ferro, la qual disposa d'il·luminació zenital ja que la part central sobresurt del nivell de les dues vessants. A la imatge de la dreta es pot observar el passadís central i al fons la finestra de la façana oriental





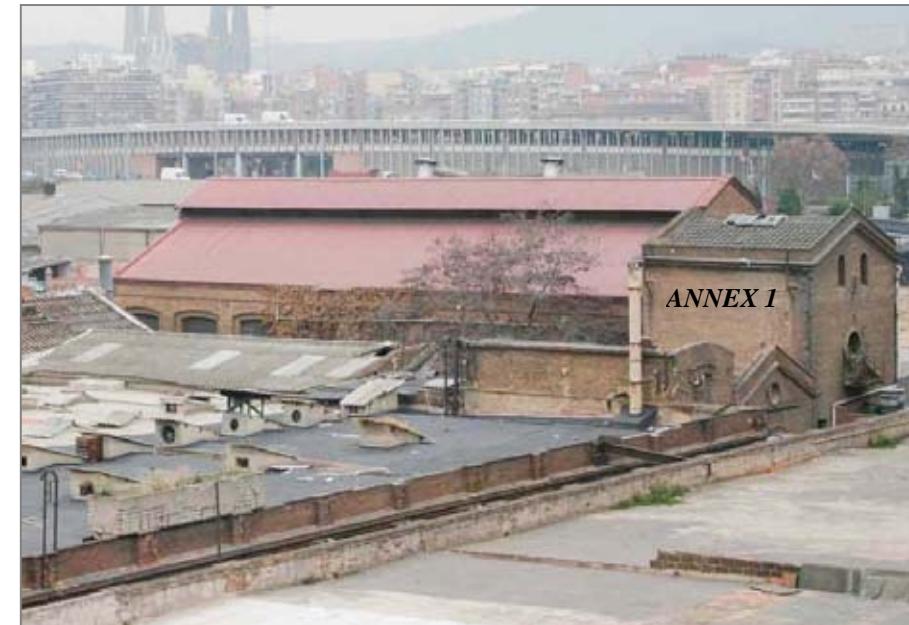
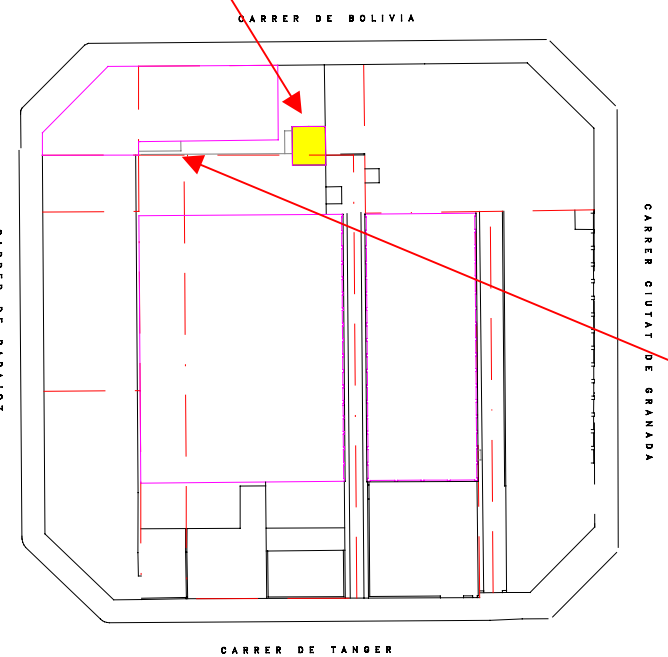
## Localització i descripció

### ANNEX 1

Es tracta d'una estructura de planta rectangular situada a la part més septentrional de l'illa, entre la NAU 1 i un estret pati existent entre el mur perimetral més meridional de la NAU 1; és probable que en origen allotgés la gran roda de transmissió de la maquinària de vapor, ja que encara són visibles a l'interior diversos senyals. També és probable que en el pati interior se situés la xemeneia del conjunt ja que s'observa una estructura que podria tractar-se de la base de dita xemeneia.

Els murs perimetrals son d'obra de maó vist, amb una cornisa (ràfec de coberta) idèntica al de la NAU 1. La coberta s'estructura en dues vessants, suportades per unes bigues de fusta disposades en paral·lel a la façana més oriental i que recolzen en una biga de fusta situada en el carener de la coberta. Les bigues de fusta suporten unes llates de fusta damunt les quals es disposa una coberta de maons de pla que suporta les teules.

Croquis de l'illa on s'ha indicat amb trama de color groc la situació de l'ANNEX 1, al costat més oriental de la NAU 1. A la part occidental s'estén un pati des del qual s'observa la base, probablement de l'antiga xemeneia



Vista general del conjunt d'edificis on s'ha destacat la situació de l'ANNEX 1



Detall del pati interior, situat a la part més occidental de l'ANNEX 1, on es pot apreciar l'estructura d'obra de maó (esglaonada), la qual, molt probablement, correspongui a la base d'una antiga xemeneia

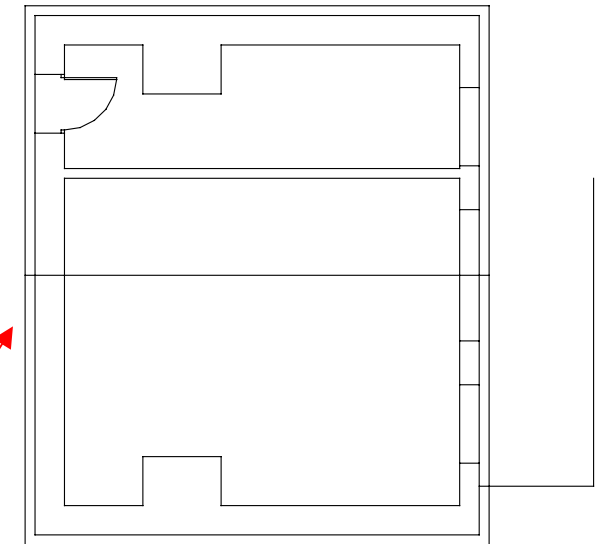




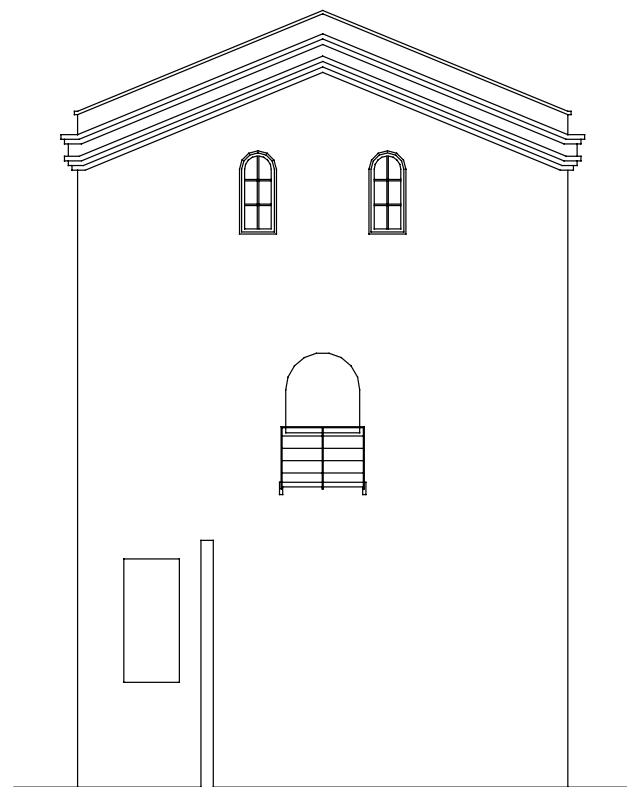
Localització i descripció



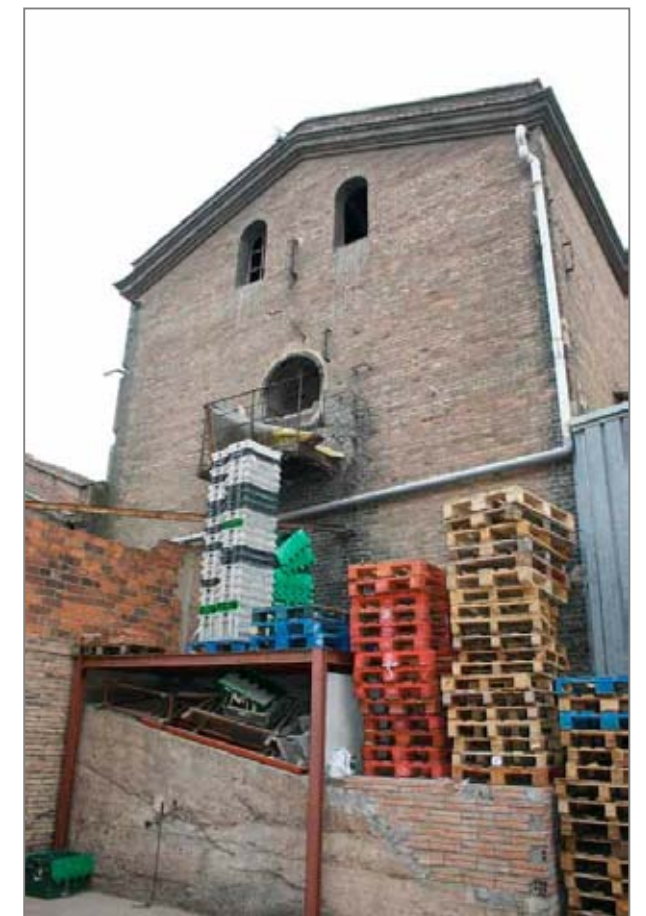
Plànol de la planta baixa de l'ANNEX 1. Les imatges mostren l'estructura de la façana més oriental, on a la planta baixa es disposa una porta d'accés, força estreta, a la zona de la planta primera se situa una finestra rematada per un arc de mig punt i, a zona la del capcer, dues finestres rematades per un arc de mig punt. A la part més meridional de la façana s'observen les restes d'una estructura de façana (mig enrunada) d'un edifici adossat a la part més meridional de l'ANNEX 1. Probablement s'accedia a la zona del vapor.



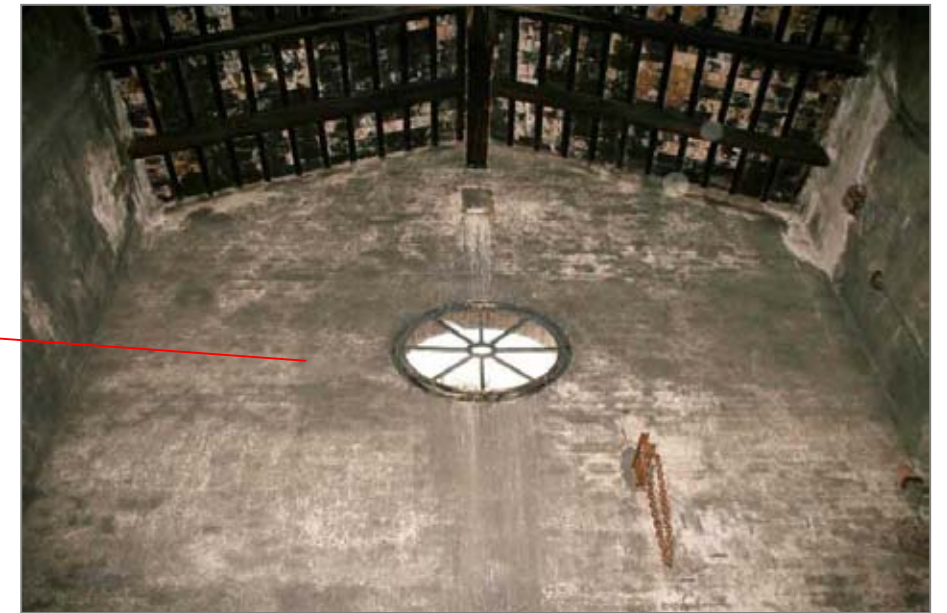
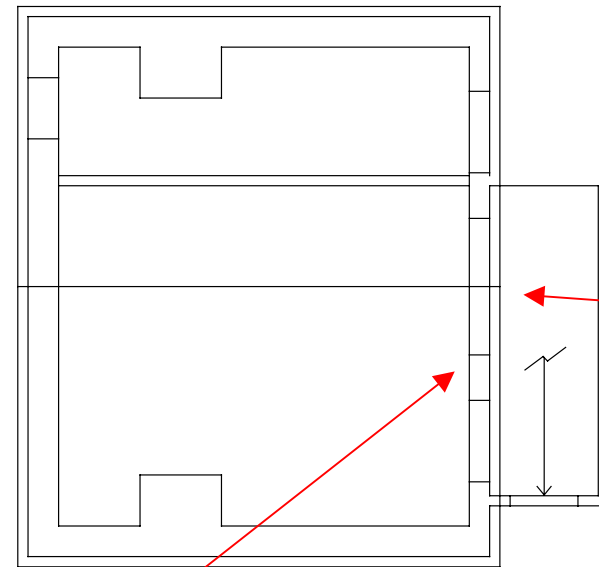
ANNEX 1



Alçat de la façana més oriental de l'ANNEX 1





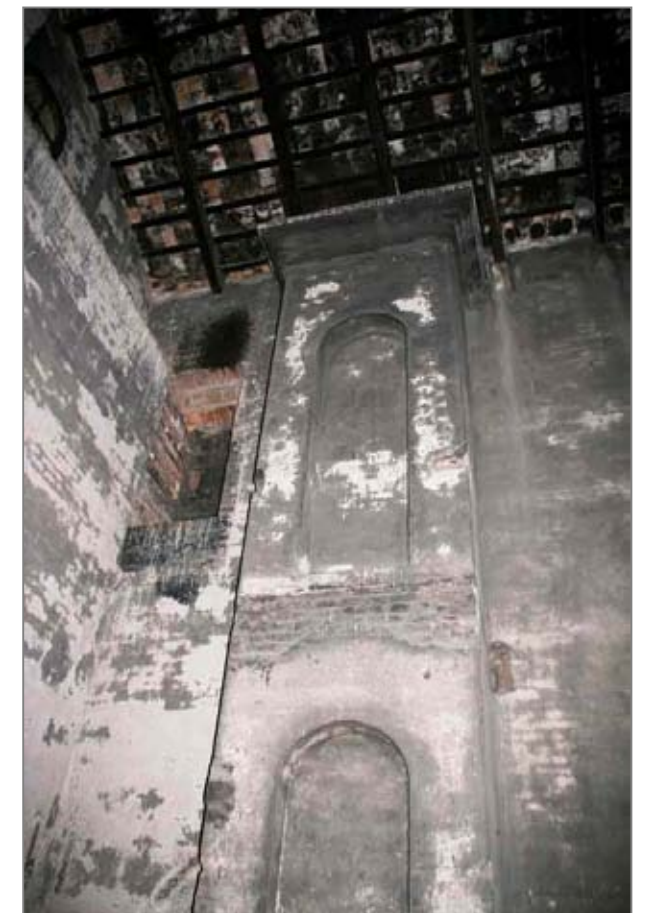


ANNEX 1

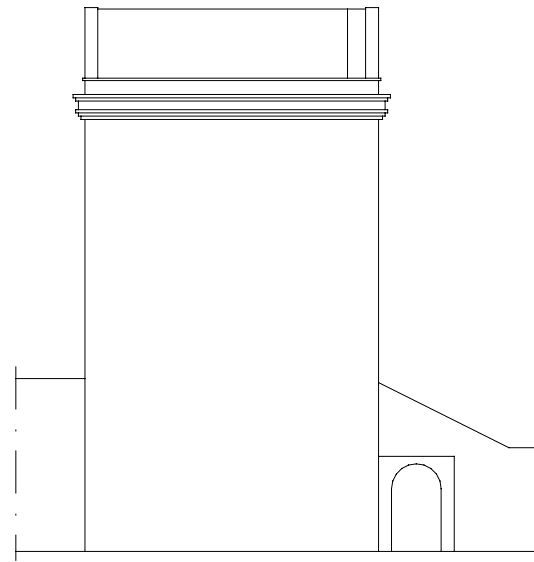
Plànol de la planta primera (a nivell del carrer Bolívia) i diversos aspectes de l'interior, on cal destacar els dos contraforts rematats per una imposta motllurada, on probablement encaixava el volant (roda de transmissió) de la màquina de vapor. Totes les obertures estan rematades per arcs de mig punt. De la mateixa manera que els murs exteriors són d'obra vista de maó, a l'interior els murs estaven revestits d'un arrebossat senzill



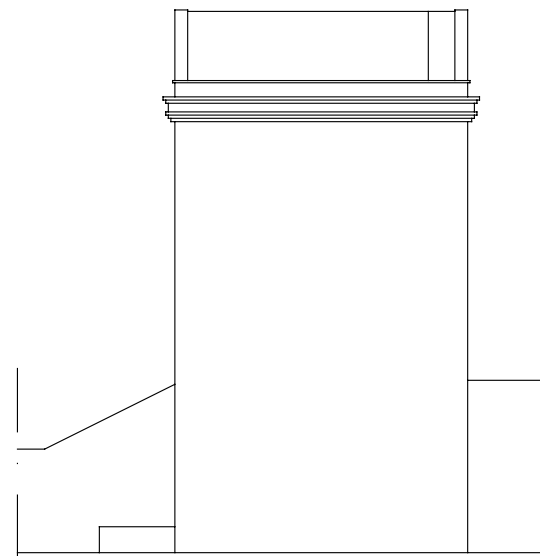
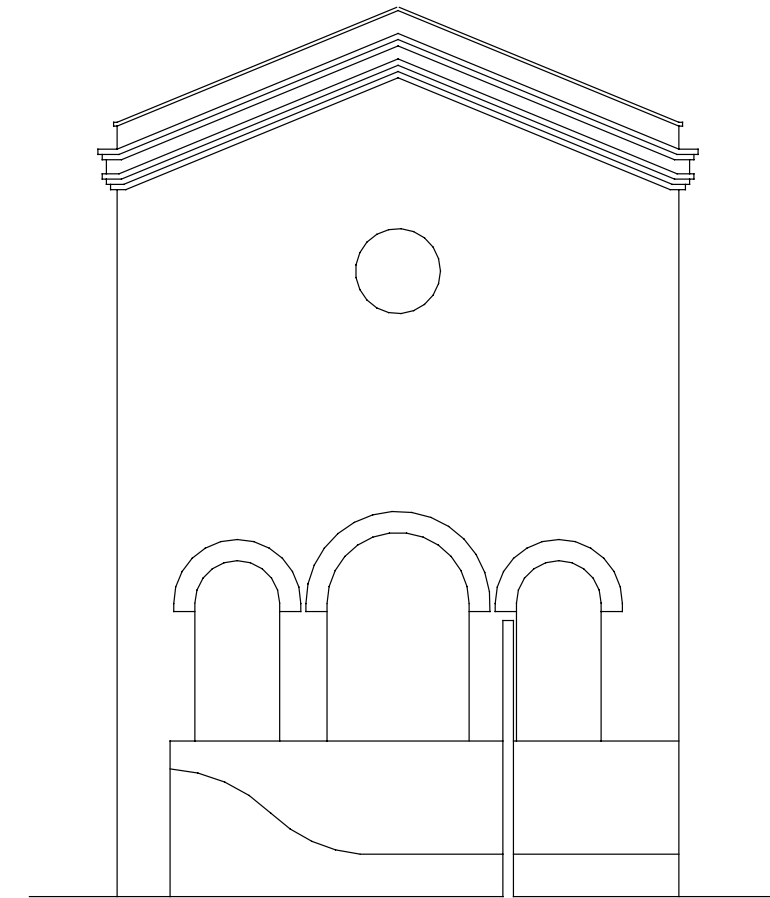
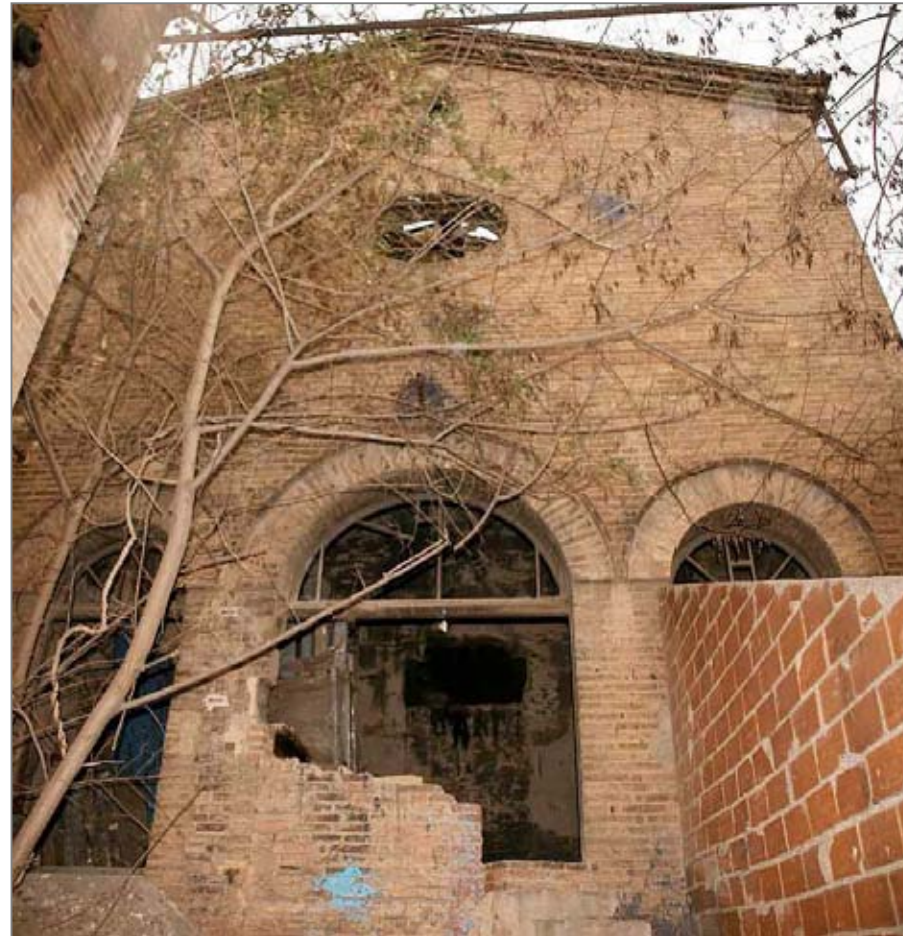
Dos detalls dels contraforts interiors on encaixava, probablement, la roda de transmissió de la força motriu a vapor. A la imatge de l'esquerra encara es poden observar en el mur, els senyals de la roda de transmissió







Alçat de la façana septentrional



Alçat de la façana meridional

Alçat i vista general de la façana posterior (occidental), afrontada al pati adossat a la façana lateral de la NAU 1. En aquest pati se situa la base de la probable xemeneia del conjunt.

Aquesta façana disposa de tres obertures rematades per arcs de mig punt i un ull de bou el·líptic situat a la zona del capcer

Detall del pati posterior on s'ha indicat amb un cercle vermell les restes de la base d'obra de maó esglaonada de la probable xemeneia

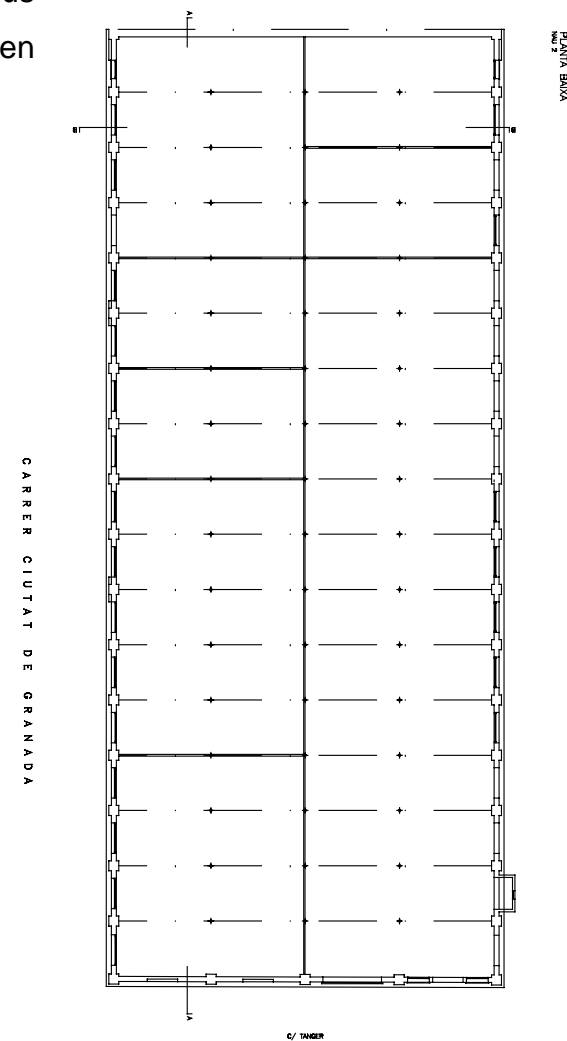
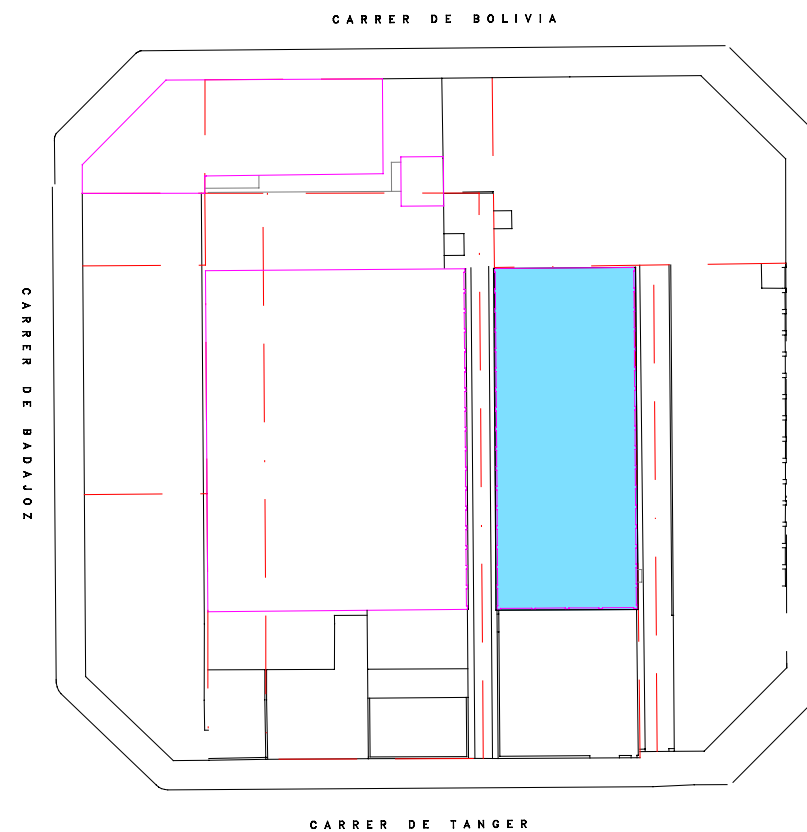




Localització i descripció

**NAU 2**

De les dues naus situades una a cada costat del carreró (o passatge interior), només s'ha pogut accedir a l'interior (i de forma parcial) a la de llevant. Aquesta NAU 2, disposa d'una planta rectangular amb l'eix longitudinal situat en paral·lel al passatge interior i al carrer de la Ciutat de Granada. Tal i com ja s'ha tractat, és el resultat de l'ampliació d'un projecte inicial que contemplava una construcció més petita. Estructurat en alçat només en planta baixa, la seva construcció s'organitza a partir d'un seguit de trams (disset) generats per mòduls de tres columnes de ferro de fosa. Dits mòduls estan coberts per voltes rebaixades reforçades amb tirants de ferro, solució molt corrent per aquest tipus d'edificis industrials. Les voltes rebaixades se situen en paral·lel a l'eix transversal de la nau.



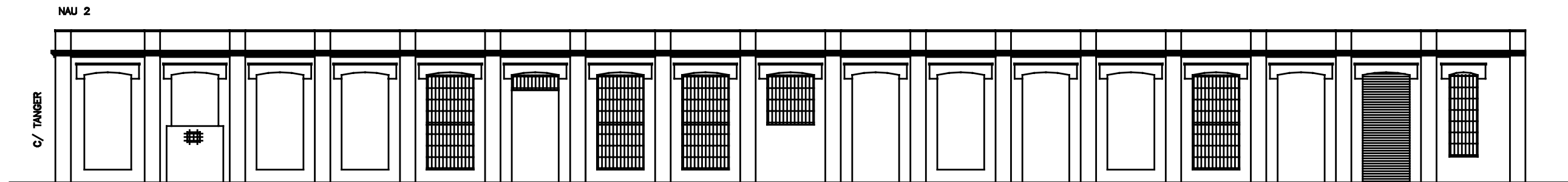
De les quatre façanes, a la més septentrional s'hi adossen edificis construïts amb posterioritat; les restants estan lliures d'edificacions. El tractament dels murs perimetrals, d'obra vista de maó, combina finestres i portals d'accés a l'interior situats entre pilastres que sobresurten lleugerament de la línia de façana. Aquestes pilastres delimiten els disset mòduls esmentats. Moltes de les finestres originals han estat modificades amb l'elevació dels ampits. Totes les obertures disposen de llindes en forma d'arc rebaixat, estructurades en base a una obra de maó que sobresurt lleugerament de la línia de façana. Per damunt de les llindes transcorre una cornisa, també d'obra de maó, contínua, formada per diverses filades de maó col·locats en voladís. Per damunt la cornisa es disposa la barana (força baixa) de la coberta conformada per una senzilla paret de quinze amb només el relleu de les pilastres.

A les imatges de l'esquerra es pot observar la situació de la NAU 2 respecte les construccions de l'illa i la seva planta, on es pot apreciar els mòduls definits per tirades de tres columnes de fosa, damunt les quals descansen uns perfils metàl·lics que suporten les voltes rebaixades situades en paral·lel a l'eix transversal de l'edifici.

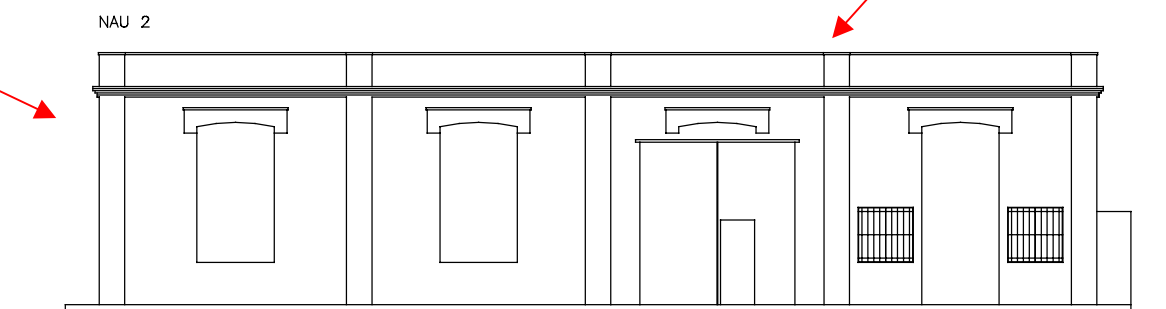
A les imatges de la dreta s'observa el passatge interior i les dues naus que el flanquegen. A la imatge inferior, aspecte de les cobertes de les naus







Alçat i vista general de la façana oriental, on es poden observar els disset mòduls, cadascun dels quals conté o bé una finestra o un portal d'accés a l'interior. Respecte a la tipologia de les obertures, cal a dir que les nombroses modificacions realitzades no permeten definir un ritme originari



Alçat i dues vistes generals de la façana meridional, afrontada a un pati que dona al carrer de Tànger. Les tres pilastres centrals coincideixen amb els eixos longitudinals on se situen les columnes de fosa

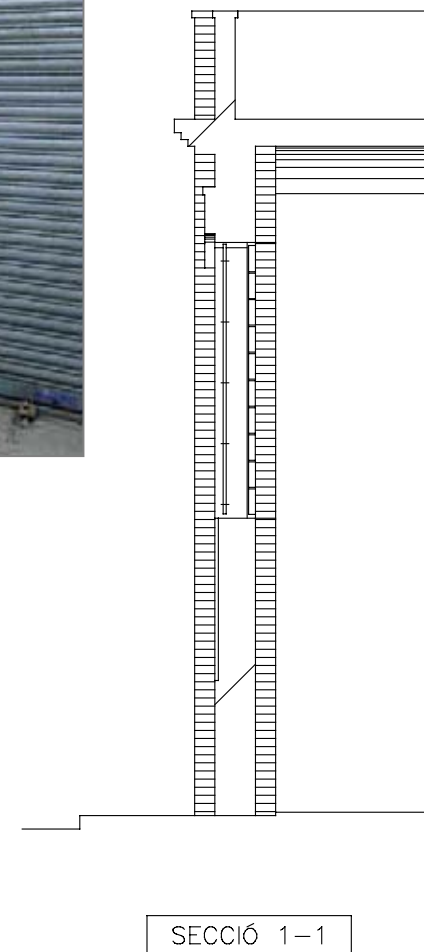
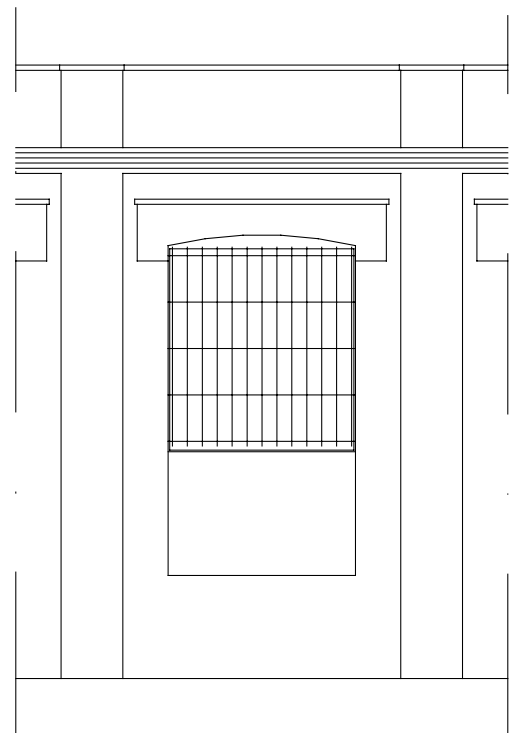








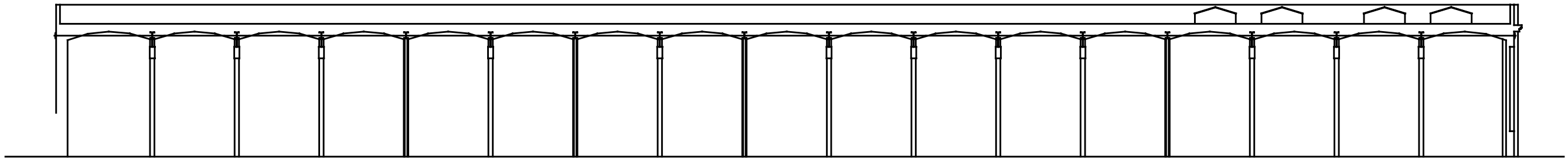
DETALL FAÇANA  
NAU 2 / Esc. 1:50



Diversos detalls de l'estructura d'obra vista de maó de la façana occidental, i detalls de alçat i secció de la mateixa



SECCIO A-A  
NAU 2

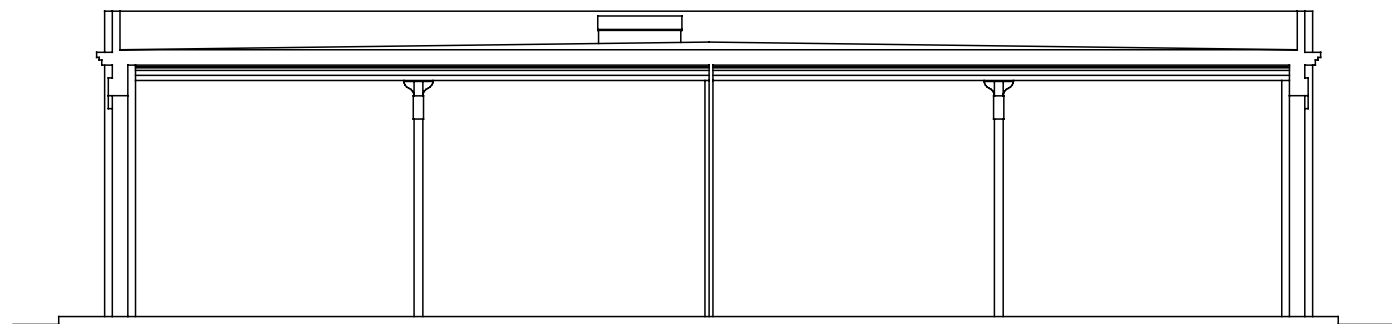


Secció longitudinal de la NAU 2 i diversos detalls de l'estructura en base a columnes de fosa les voltes rebaixades reforçades amb tirants metàl·lics. Cal a dir que no s'ha pogut accedir a tots els espais de la NAU 2 ja que aquesta està compartimentada en diferents zones





SECCIO B-B  
NAU 2



Secció transversal de la NAU 2 i diverses imatges de l'interior, on es pot observar (a baix a l'esquerra) les columnes de fosa embegudes en el mur que divideix els espais interiors. Detall d'un dels capitells de les columnes i la marca de fàbrica de la foneria, il·legible a causa de les mans de pintura, encara que sembla dir "FONERIA DE CANELA"



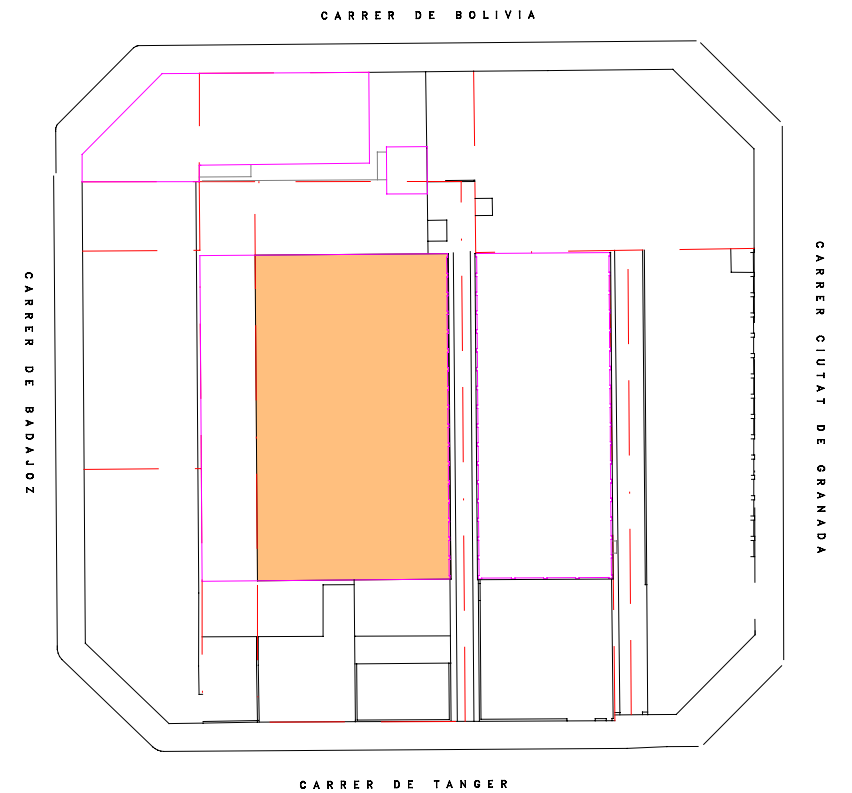


## Localització i descripció

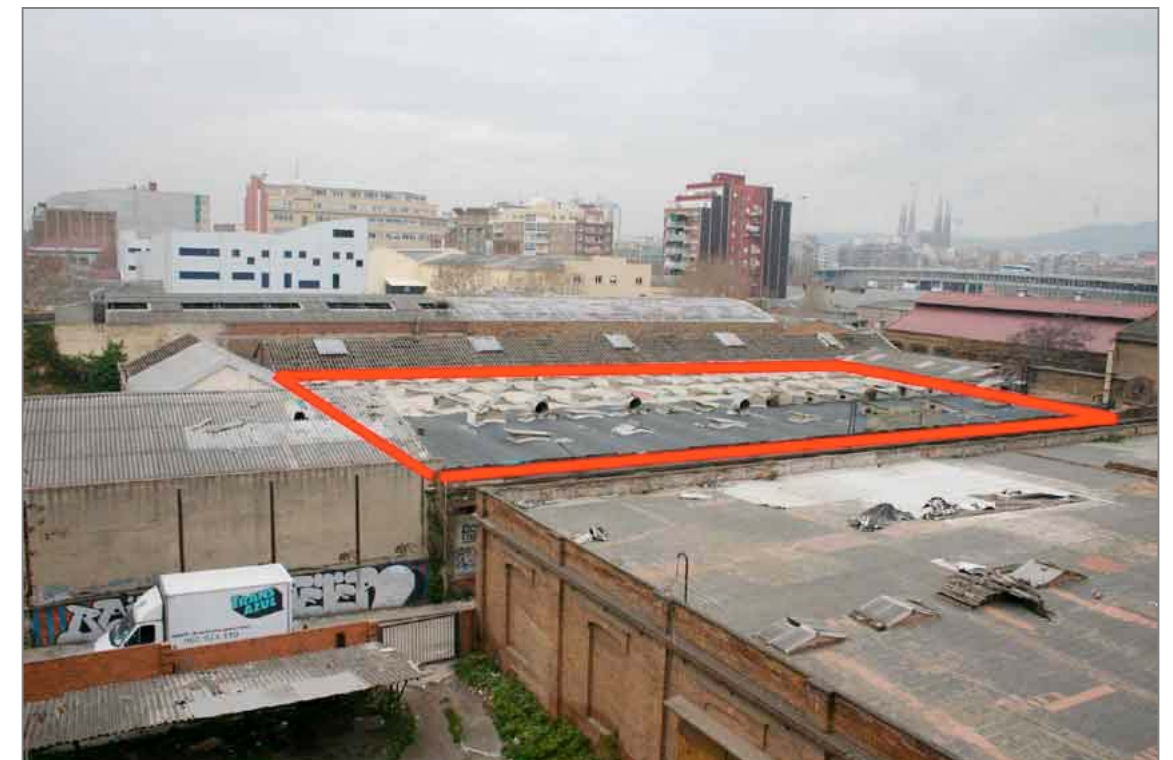
### NAU 3

Situada al costat occidental del passatge interior, actualment està envoltada d'edificis que amaguen l'estructura compositiva de tres de les façanes, restant lliure d'edificacions només la més oriental, afrontada al passatge. Si bé a la NAU 2 s'ha accedit a part dels seus espais interiors, en aquest cas no s'ha tingut accés a l'interior. Aquesta nau, com es pot apreciar en el parcel·lari adjunt, disposa d'un espai interior més gran, amb un eix transversal més ample, amb sis columnes per mòdul tal i com és després del projecte de construcció esmentat anteriorment. També, i seguint el projecte esmentat, les solucions de coberta es basen en les voltes rebaixades reforçades amb tirants metàl·lics, tal i com s'aprecia en una de les seccions del projecte de construcció. És més que probable que les propostes del projecte siguin les que finalment es van dur a terme, més si es té en compte l'estructura compositiva de l'única façana que es troba lliure d'edificacions, la qual és idèntica a la de la NAU 2; és a dir, encara que separats en el temps, els projectes de les dues naus són coincidents pel que fa a les solucions arquitectòniques.

Croquis parcel·lari de l'illa on s'insereixen els edificis objecte d'estudi. Amb una trama de color s'indica la superfície ocupada per la NAU 3 que, com es pot corroborar, és més ampla que la nau 2. A la imatge inferior s'ha indicat amb una línia de color vermell (aproximadament) el perímetre corresponent a la NAU 3, on es pot comprovar que resta envoltada d'edificis adossats, llevat de la façana més oriental, afrontada al carreró o passatge interior



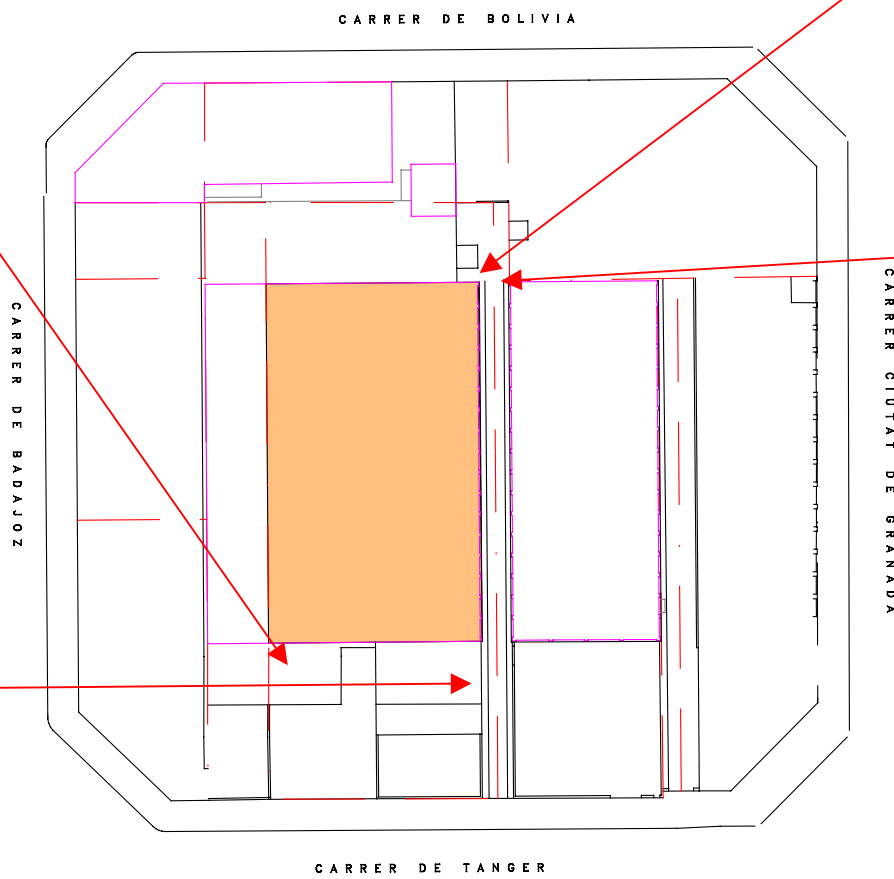
La façana meridional resta tapada per edificacions adossades. A la imatge, una part de les construccions afrontades al carrer Tànger





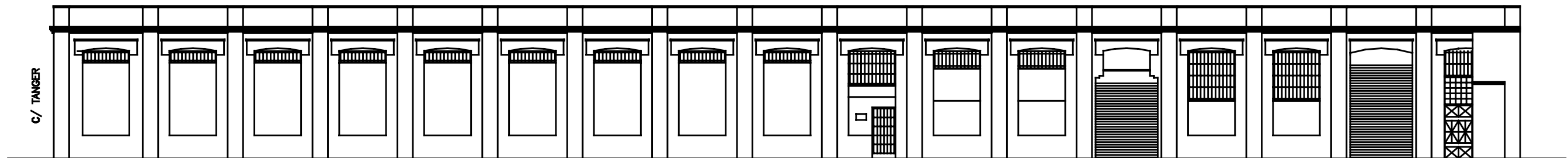


Diverses vistes de l'única façana lliure d'edificacions i dels edificis adossats, tot indicant la seva situació en el croquis parcel·lari de l'illa





NAU 3



Alçat de la façana oriental afrontada al passatge i diversos detalls de l'estructura compositiva de l'obra vista de maó que la configura. Com es pot comprovar, és idèntica a l'oposada corresponent a la NAU 2, és a dir, amb pilastres entre les obertures, les quals disposen de llindes en forma d'arc rebaixat, cornisa contínua feta de diverses filades de maó formant una motllura, etc. Algunes de les obertures han estat modificades i adaptades a noves funcions. És probable que els espais interiors es trobi compartimentat de la mateixa manera que en el cas de la NAU 2, descrita anteriorment







Conclusions: Valoració Patrimonial

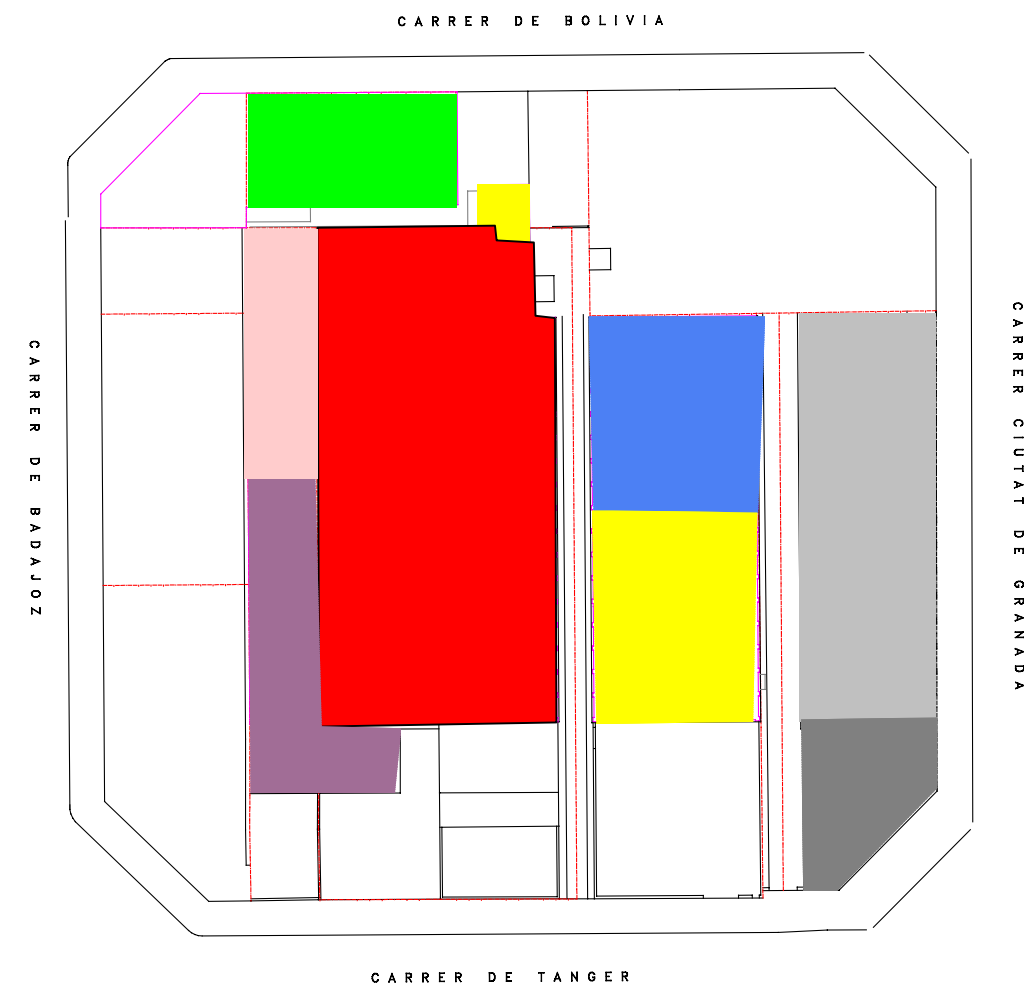
Conclusions: Valoració Patrimonial

- La delimitació urbana definitiva de l'illa delimitada pels carrers de Bolívia, Ciutat de Granada, Tànger i Badajoz no s'ha produït fins recentment, amb l'enderroc de les construccions que obstruïen el carrer Bolívia.
- Aquestes construccions tenien parcialment el seu origen en l'existència d'una antiga explotació agrícola coneguda amb el nom de can Tiana.
- La finca de Can Tiana ocupava la part més important de la mansana definida pel projecte d'eixample d'Ildefons Cerdà aprovat el 1860; seguint una direccionalitat obliqua. La banda més occidental de l'illa formava part d'una altra propietat a mans de la família Alier.
- L'illa va mantenir-se al marge del moviment urbà i l'ocupació industrial de la zona fins a les darreries del segle XIX, quan la finca de can Tiana va ser adquirida per l'industrial Josep Canela.
- De la mà de Josep Canela, i en un procés sincopat, van construir-se els principals edificis industrials de l'illa i que són els que han estat considerats en la modificació del Pla Especial del Patrimoni Arquitectònic Historicoatístic de la Ciutat de Barcelona – Patrimoni Industrial del Poblenou.

**Cronologia i autoria dels edificis de la fàbrica de Josep Canela**

- 1.- Projecte de la Nau 3 i cossos annexos. 1898: J. Guiteras, arquitecte.
- 2.- Projecte i construcció de la part septentrional de la Nau 2. 1905: Ramon Ribera, mestre d'obres.
- 3.- Construcció de la Nau 3. 1906: Ramon Ribera (?).

- 4.- Ampliació de la Nau 2 i projecte i construcció de l'Annex 1. 1906: Josep Graner, arquitecte
- 5.- Projecte i construcció de la part septentrional de l'edifici amb front al carrer Granada (fora d'estudi). 1907: Luis de Miguel Roca, arquitecte.
- 6.- Construcció de part del cobert occidental adossat a la Nau 3. Abans 1910: desconegut.
- 7.- Projecte i construcció de la Nau 1. 1910: Ramon Ribera, mestre d'obres
- 8.- Ampliacions de l'edifici del carrer Ciutat de Granada. 1914: Josep Masdeu, mestre d'obres.
- 9.- Construccions de coberts auxiliars. Abans 1927: desconegut.







### Conclusions: Valoració Patrimonial

- Malgrat l'aire unitari del conjunt, les instal·lacions fabrils de Josep Canela no van ser projectades per un únic mestre d'obres o arquitecte. Al contrari, sembla que en cada nova etapa Canela va confiar les obres a diferents professionals. Només Ramon Ribera apareix com a autor de l'inici de la construcció de la Nau 2, és potser també director de les obres efectives de la Nau 3 malgrat el projecte era anterior i es devia a l'arquitecte J. Guiteras, i feu el projecte de la Nau 1. La construcció de l'edifici del carrer Ciutat de Granada (actualment seu de l'IL3 de la Universitat de Barcelona) i un dels elements més significatius del conjunt, tampoc no és unitari ni fruit d'un únic projecte.
  - Llevat de la construcció de l'edifici del carrer Ciutat de Granada, la resta de les naus no afrontava directament a cap carrer. Les Naus 1 i 2 no tenien façana al carrer Tànger, i la Nau 1 s'alineava al carrer Bolívia, però aquest no estava obert per les construccions existents anteriors al projecte de la fàbrica.
  - Com és habitual en l'arquitectura fabril, l'ocupació de l'espai dels patis va ser una constant en la història evolutiva del conjunt. Aviat, ja a la dècada de 1920, apareixen coberts adossats a les naus principals, sorgits de les necessitats de la pròpia fàbrica o dels seus llogaters.
  - Durant les darreres dècades s'ha produït un procés de deteriorament de part dels edificis – en especial dels coberts subsidiaris (de qualitat constructiva menor) o dels espais de les antigues fonts d'energia (Annex 1). En d'altres casos, com a la Nau 1, s'hi ha realitzat reformes interiors contundents (canvi de coberta i compartimentació interior).
  - En sentit contrari, al 1996 es va rehabilitar el cos de l'edifici del carrer Ciutat de Granada (Premi Bonaplata de Rehabilitació per a l'arquitecte Jordi Segura), obra que posar en valor les possibilitats de l'arquitectura industrial.
- A banda del nucli inicial de la fàbrica de Josep Canela, la resta de l'illa s'urbanitzà molt tardanament, i en especial a partir de mitjans de la dècada de 1960, amb elements arquitectònics sense un valor patrimonial específic.
  - Les conclusions de la valoració patrimonial del conjunt un cop realitzat el present estudi són coincidents amb el Catàleg de Patrimoni Industrial del Poblenou aprovat l'any 2006 quant a la protecció dels elements contemplats. No s'han detectat, tampoc, elements d'interès significatiu que recomanessin una reconsideració dels mateixos:
    - Les Naus 2 i 3 –com a nucli inicial de la fàbrica- mereixen la protecció de grau C. Les intervencions futures hauran d'intentar recuperar la seva forma original, la qual cosa implicaria l'enderroc de construccions annexes o adossades.
    - La Nau 1 disposa d'un grau de protecció D. Només conserva d'original (1910) els murs de tancament; ja que la resta de la nau fou remodelada interiorment. Tant els forjats, com les encavallades i la coberta van modificar substancialment un espai originalment previst com a diàfan.
    - L'Annex 1 es troba en un estat força precari i rodejat de construccions semienderrocades. Perduda la seva funcionalitat lligada a l'existència del vapor –del qual no en queda ni l'antiga xemeneia- el seu manteniment seria forçat i quedaria descontextualitzat.





## Apèndix documental

### Arxius i fonts consultades

En aquest apartat s'inclouen les fitxes dels documents recercats durant la investigació i que fan referència d'una manera explícita a l'evolució històrica de la finca objecte d'estudi i del seu entron urbà. A banda de la seva identificació arxivística, cadascun dels documents que s'inclou disposa d'un apartat de resum i/o transcripció parcial, d'on s'extreuen aquelles informacions més útils i significatives per a la història de l'evolució de la propietat i de la configuració estructural de l'edifici.

Sempre que ha estat possible s'ha procurat realitzar una còpia de la documentació, seguint i respectant les normes i criteris de cada arxiu.

#### ARXIUS I FONTS CONSULTADES

Registre de la Propietat (RP)

Arxiu Històric de Protocols de Barcelona (AHPB)  
Manuals de diversos notaris

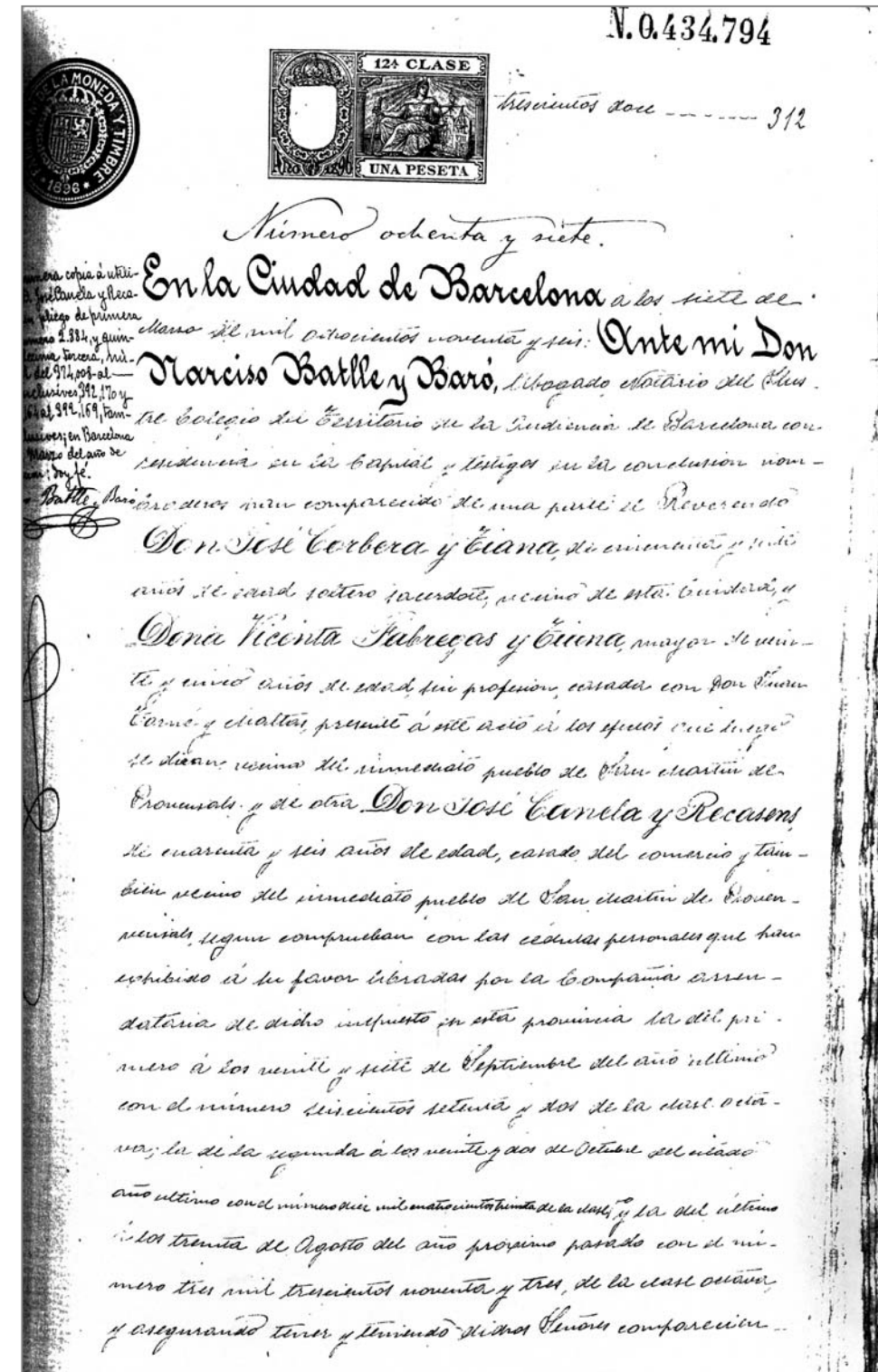
Arxiu Municipal Administratiu (AMA)

Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona (AHCB)

Arxiu Municipal del Districte de Sant Martí (AMDMS)



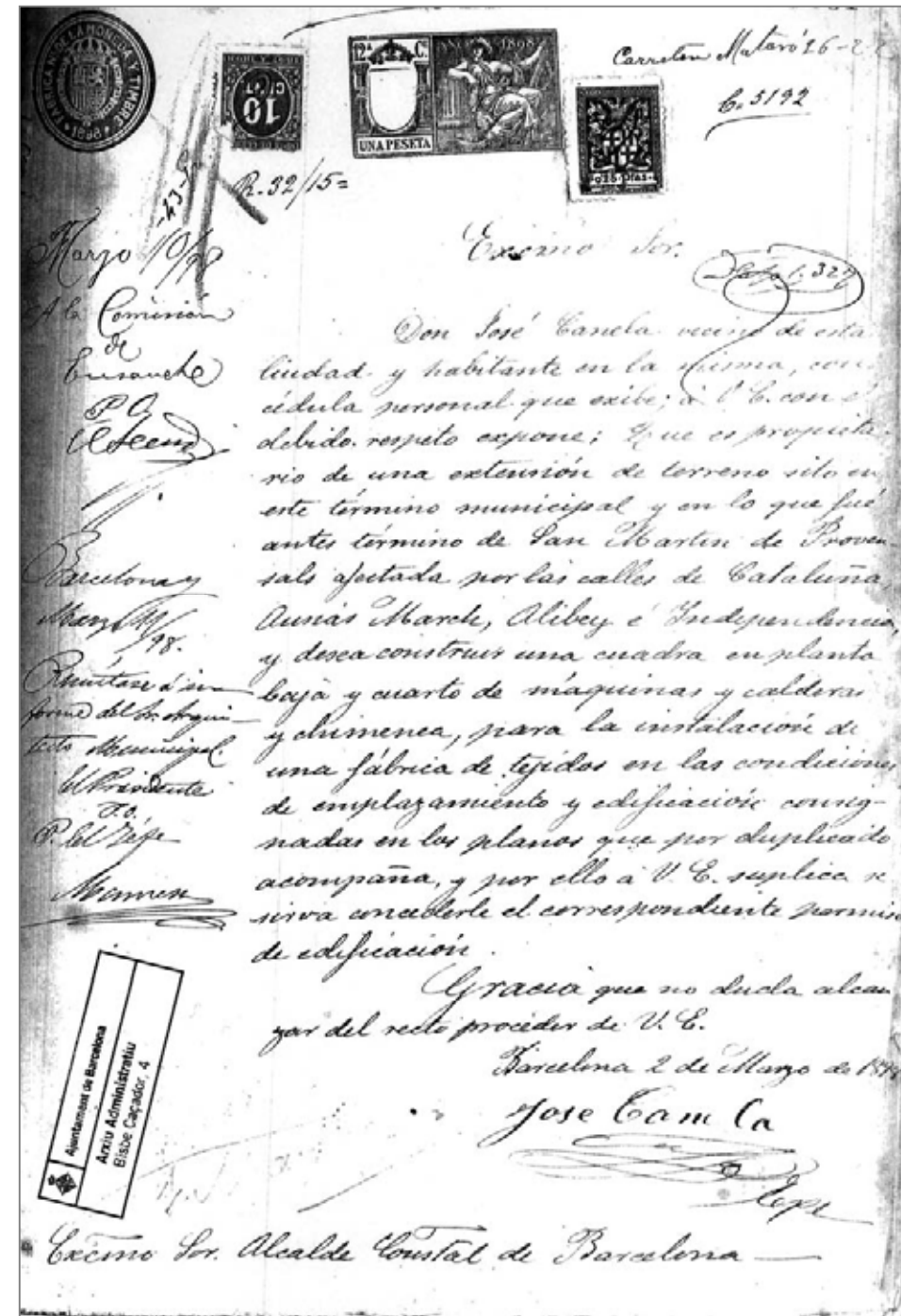
<b>Doc. 1</b> <b>1896</b>	<b>Adquisició de diverses peces de terra a Sant Martí de Provençals</b>
<b>AHPB:</b> Narcís Batlle, Manual	<b>Resum/transcripció</b>
El 7 de març de 1896, el capellà Josep Corbera i Tiana i Vicenta Fabregas i Tiana venen a Josep Canela i Recasens –de 46 anys- un total de 8 peces de terra edificables i vials que antigament formaven una única propietat. Aquesta finca rústega, regada amb l'aigua del Rec Comtal, tenia una superfície total de 3 mujades (1 mujada =4.896 m <sup>2</sup> ) i estava sota el domini de la comtessa de Vallcabra. Comptava , a part de les terres, amb una casa de planta i pis, un aljub i una sínia. L'any 1891 Josep Corbera i Vicenta Fabregas s'havien dividit la propietat (4 peces cadascú) i ara la venen conjuntament amb tots els edificis i plantacions existents per un total escriturat de 75.000 pessetes.	
<b>Observacions:</b>	

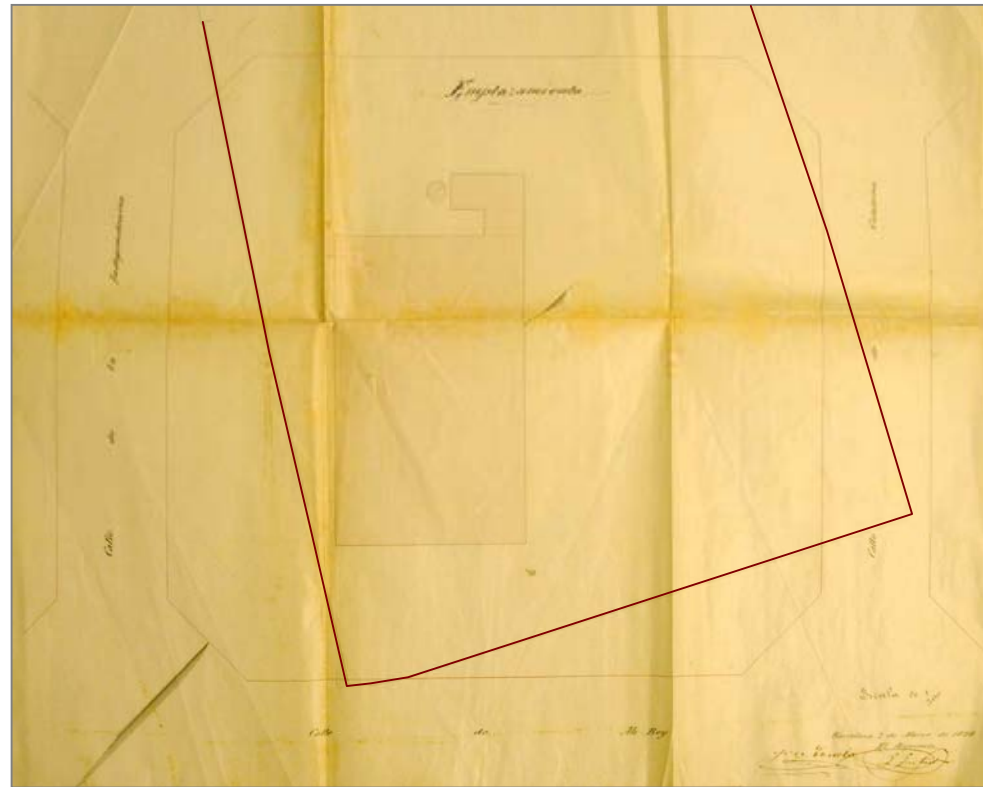




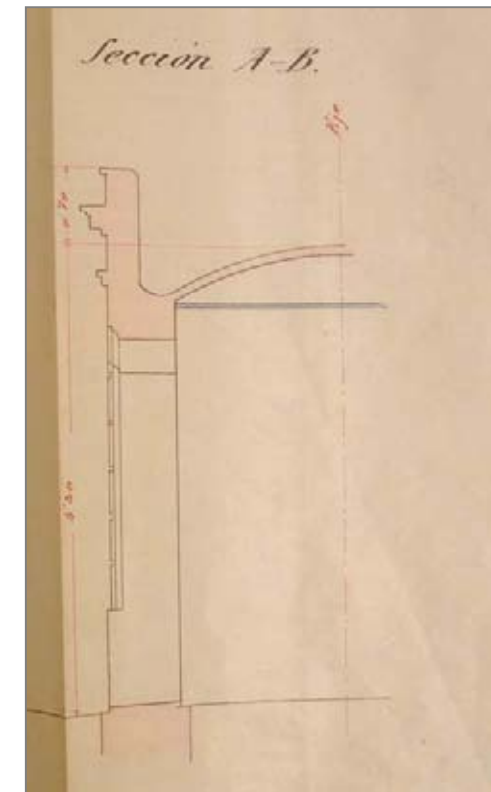
<b>Doc. 2</b> <b>1898</b>	<b>Instància i primer projecte</b>
AMA: Exp. 10575	<b>Resum/transcripció</b>
<p>El 2 de març de 1898, Josep Canela va presentar una instància a l'ajuntament de Barcelona on sol·licitava permís per a construir "una cuadra en la planta baja y cuarto de màquines y calderas y chimenea, para la instalaci3n de una fàbrica de tejidos" en un terreny de la seva propietat situat a Sant Martí de Provençals, a l'illa delimitada pels carrers Catalunya (avui Ciutat de Granada) Ausiàs March, Alibey i Independència.</p> <p>Els plànols d'aquest projecte estaven signats per l'arquitecte G. Guiteras, i en ells es dibuixa una gran nau de només planta baixa en una posici3n a l'interior de l'illa i sense donar façana a cap dels carrers. Adossat a la banda més septentrional, apareix el cos que havia de servir per a les calderes, i una alta xemeneia. L'estructura de la nau –sempre atenent-nos als plànols presentats– definia una planta amb set trams suportats per columnes de ferro i coberts amb voltes rebaixades atirantades.</p> <p>L'informe de l'arquitecte municipal Perer Falqués emès el dia 26 d'abril de 1898 indicava que no podia aprovar-se el projecte per la manca d'informaci3n sobre la potència de les calderes que s'hi volien establir, i per tant no es podia avaluar si les distàncies entre les construccions estaven d'acord amb la normativa municipal.</p> <p>L'expedient no recull cap altra comunicaci3n fins que l'any 1906 s'atorga una llicència d'obres on s'especifica que només es dona permís per a la construcci3n dels edificis i no per a la instal·laci3n de cap vapor, el qual haurà de seguir els tràmits que calgui per a la seva aprovaci3n. Abans d'aquesta llicència, el propi Josep Canela havia obtingut permís per a la construcci3n d'una altra nau (vegeu Doc. 3).</p>	
<p><b>Observacions:</b> Reproducci3n de la instància, plànols de projecte i permís</p>	

C3pia de la instància presentada per Josep Canela.  
 Transcripci3n:  
 Don José Canela, vecino de esta ciudad y habitante en la misma, con cédula personal que exhibe; a V.E. con el debido respeto expone: que es propietario de una extensi3n de terreno sito en este término municipal y en lo que fue antes término de San Martín de Provensals, afetada por las calles de Cataluña, Ausiàs March, Alibey e Independencia y desea construir una cuadra en la planta baja y cuarto de màquines y calderas y chimenea, para la instalaci3n de una fàbrica de tejidos en las condiciones de emplazamiento y edificaci3n consignadas en los planos que por duplicado acompaña, y por ello a V.E. suplica se sirva concederle el correspondiente permiso de edificaci3n.  
 Gracia queye no duda alcanzar del recto proceder de V.E.  
 Barcelona 2 de Marzo de 1898

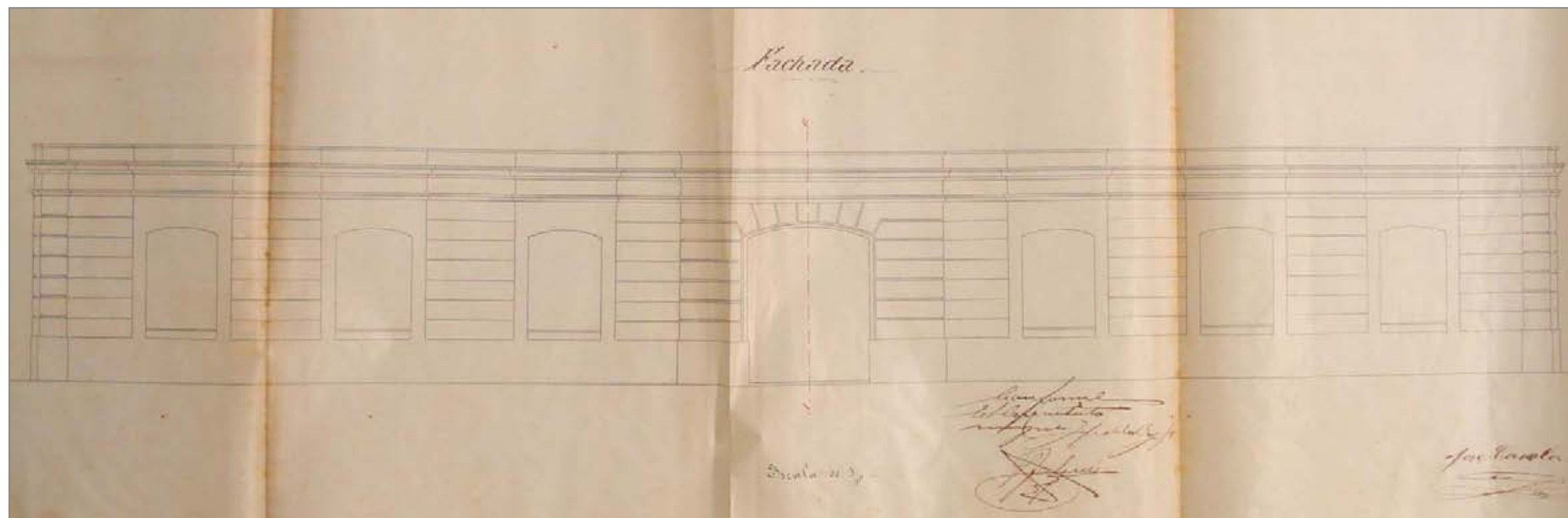




Plànol de situació de la nau que volia construir Josep Canela a l'interior de l'illa. Les línies obliqües indiquen el límit de la parcel·la adquirida per Josep Canela.



Secció de la nau on pot apreciar-se l'ús dels tirants de ferro i la proposta de coberta amb voltes rebaixades entre els trams.



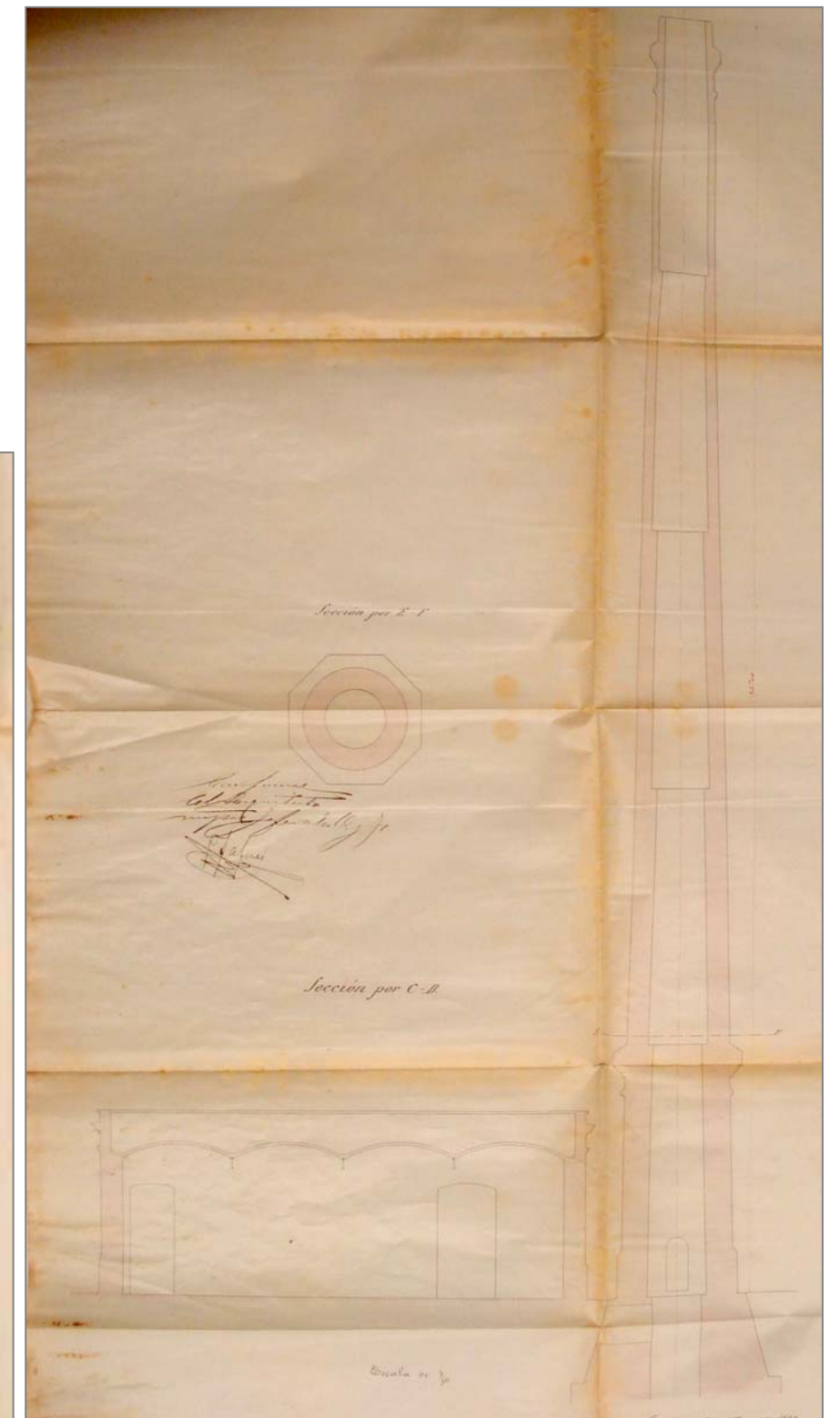
Dibuix de la façana més meridional de la nau segons el projecte original de l'arquitecte G. Guiteras (1898)





Planta original de la nau, les dependències de la caldera i la xemeneia on s'aprecien els 17 trams de la nau, generats a partir dels mòduls de 6 columnes de ferro.

Seció del cos de les calderes i de la xemeneia. En no especificar-se la potència de la màquina de vapor que es volia instal·lar el projecte no es va aprovar inicialment.





6. 5976

Comissió de Ensenya

En vista de lo que resulta de los antecedentes  
de esta Negociada entienda, que procede elevar a la  
aprobacion del Excmo. Ayuntamiento el si-  
guiente dictamen

El Jefe  
P. O.  
El Oficial 1.<sup>o</sup>  
Manuel Morero

Comision de Ensenya  
Excmo. Sr.

Vista la instancia presentada por don  
Joaquín Canda, solicitando permiso para cons-  
truir una cuadra de planta baja, cuarto  
de máquinas y chimenea en un solar si-  
tuado en la manzana formada por las  
calles de Cataluna, Anias-March, Ali-Dag-  
e Independencia, (San Martin)

Resultando: que remitida a informe  
del Sr. Arquitecto Municipal, este manifiesta  
que no existia inconveniente en que se con-  
struyera el permiso solicitado por lo que

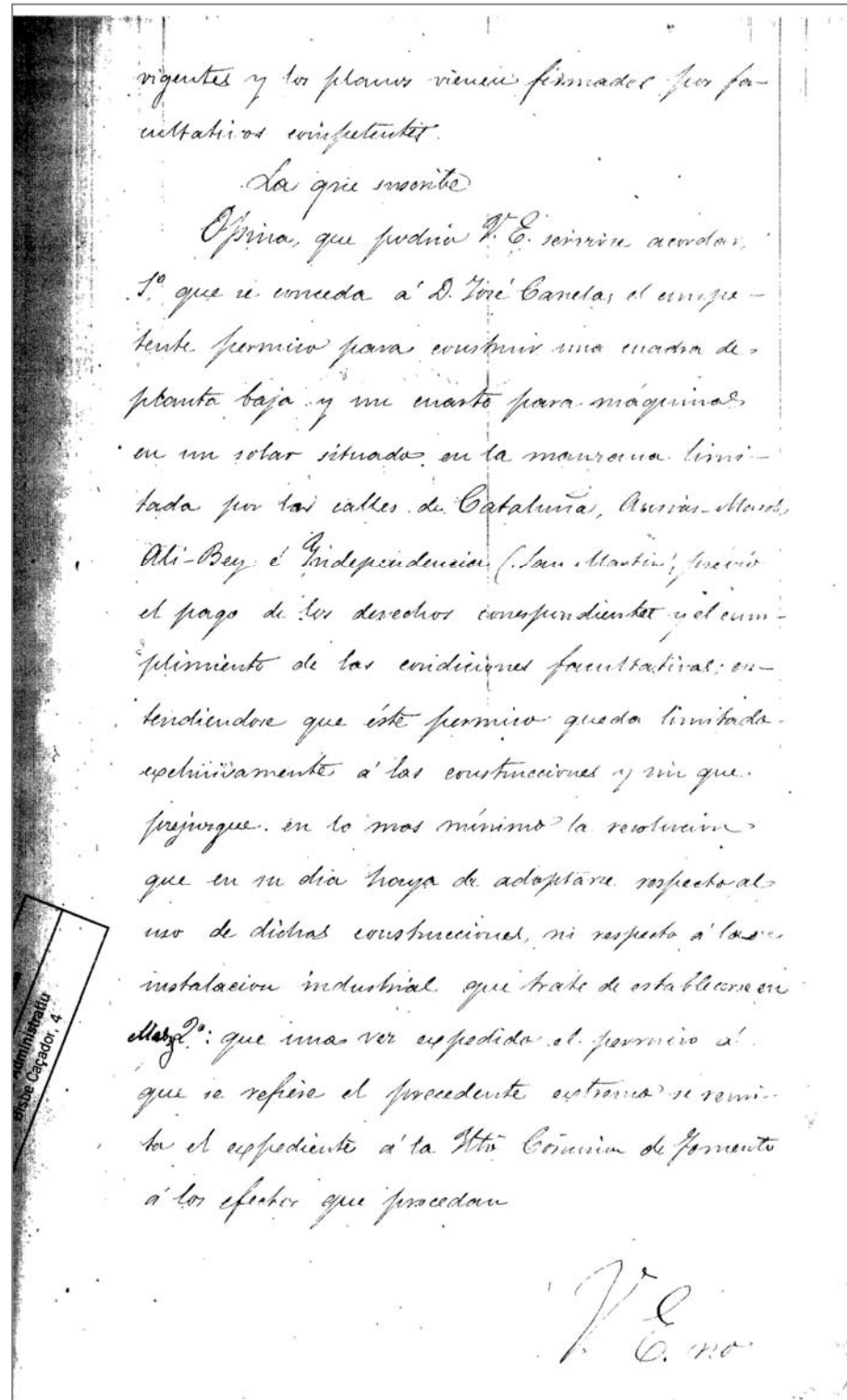
a la construccion se refiere mediante que se atem-  
pore el interesado a las condiciones que al efecto  
se fija

Resultando: que del informe emitido por  
el Sr. Ingeniero Jefe de la Inspeccion Industrial  
se deduce que si bien de los planos se deduce cla-  
ramente cuales han de ser los locales destinados  
a cuartos de máquinas y calderas, no es  
posible manifestar si la instalacion de estas  
últimas vendran conforme a Ordenanzas por  
desconocer su forma y dimensiones ma-  
nifestando tambien precisarse, si el emplaa-  
miento de la chimenea estara dentro de  
las prescripciones del mencionado Código por  
la distancia de la misma al cuarto de cal-  
deras depende de la forma de esta

Considerando: que por lo que respecta a  
las máquinas, caldera y chimenea, la  
Comision de Fomento es la que entiende en  
la tramitacion de estas peticiones y por lo  
tanto procede remitirle la instancia del re-  
currente

Considerando: que los datos de constru-  
cion de la cuadra y cuarto de calderas  
se hallan ajustados a las disposiciones





**Comisiones de Ensanche.**

**Exmo. Señor.**

Vista la instancia presentada por Don José Canela solicitando permiso para construir una cuadra de planta baja, cuarto de máquinas y chimenea en un solar situado en la manzana formada por las calles de Cataluña. Ausias-March, Ali-Bey e Independencia (San Martín).

Resultando que remita a informe del Sr. Arquitecto Municipal, esta manifestó que no existia inconveniente en que se concediera el permiso solicitado por lo que á la construcción se refiere mediante que se atempere el interesado a las condiciones que al efecto fija.

Resultando que del informe emitido por el Sr. Ingeniero Jefe de la Inspección Industrial se deduce que si bien de los planos se deduce claramente cuales han de ser los locales destinados a curatos de máqu8inas y calderas, no es posible manifestar si la instalación de éstas últimas vendrán conforme a Ordenanzas por desconocer su forma y dimensiones no pudiendo tampoco precisarse si el emplazamiento de la chimenea estará dentro de las prescripciones del mencionado código pues la distancia de la misma al cuarto de calderas depende de la fuerza de esta.

Considerando que por lo que respecta a las máquinas, caldera y chimenea, la Ilustre Comisión de Fomento es la que entiende en la tramitación de éstas peticiones y por lo tanto procede remitirle la instancia del recurrente.

Considerando que las obras de construcción de la cuadra y cuarto de calderas se hallan ajustadas a las disposiciones vigentes y los planos vienen firmados por facultativos competentes.

La que inscribe

Opina que podría V.E, servirse acordar: 1º que se conceda a D. José Canelas el competente permiso para construir una cuadra de planta baja y un cuarto para máquinas en un solar situado en la manzana limitada por las calles de Cataluña, Ausias-March, Ali-Bey e Independencia (San Martín) previo el pago de los derechos correspondientes y el cumplimiento de las condiciones facultativas, entendiéndose que éste permiso queda limitado exclusivamente a las construcciones y sin que prejuzgue en lo mas mínimo la resolución que en su día haya de adoptarse respecto al uso de dichas construcciones ni respeto a la instalación industrial que trate de establecerse en ellas y 2º que una vez expedido el permiso a que se refiere el precedente extremo se remita el expediente a la ilustre comisión de Fomento a los efectos que procedan..

<b>Doc. 3</b> <b>1905</b>	<b>Projecte d'una nau</b>
AMA: Exp. 10575	<b>Resum/transcripció</b>
<p>L'octubre de 1905 Josep Canela sol·licita permís a l'ajuntament per tal de construir una nau ("cuadra" en la terminologia de l'època) de només planta baixa al solar de la seva propietat. Els plànols del projecte són del mestre d'obres Ramon Ribera, i en ells es dibuixa un edifici de planta quadrangular -de 26,74 x 23,2 m- dins d'una illa on encara no hi apareix cap altra construcció. L'ajuntament no té cap inconvenient en donar el vist-i-plau al projecte i atorgar la corresponent llicència d'obres.</p>	
<p><b>Observacions:</b> Reproducció dels plànols i de la instància.</p>	

Reproducció de la instància.

Transcripció:

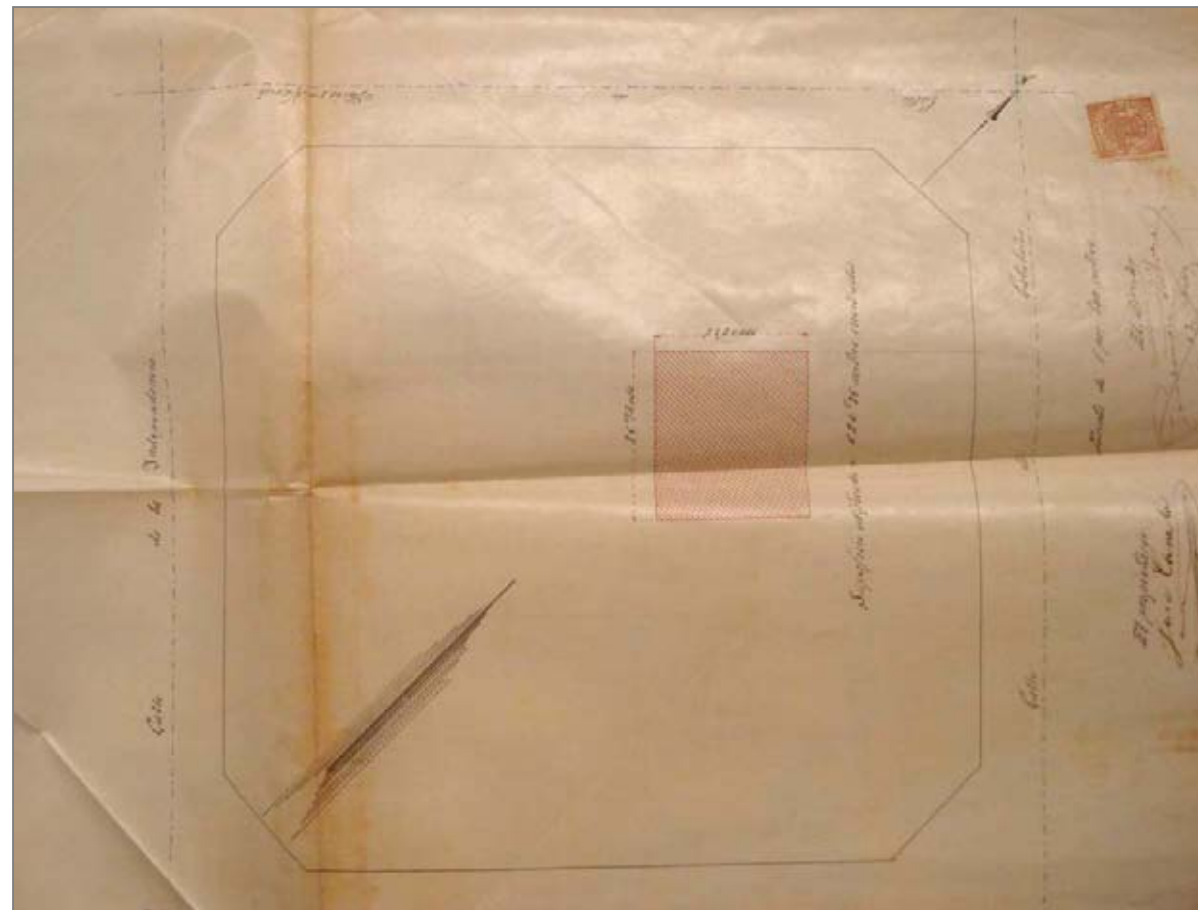
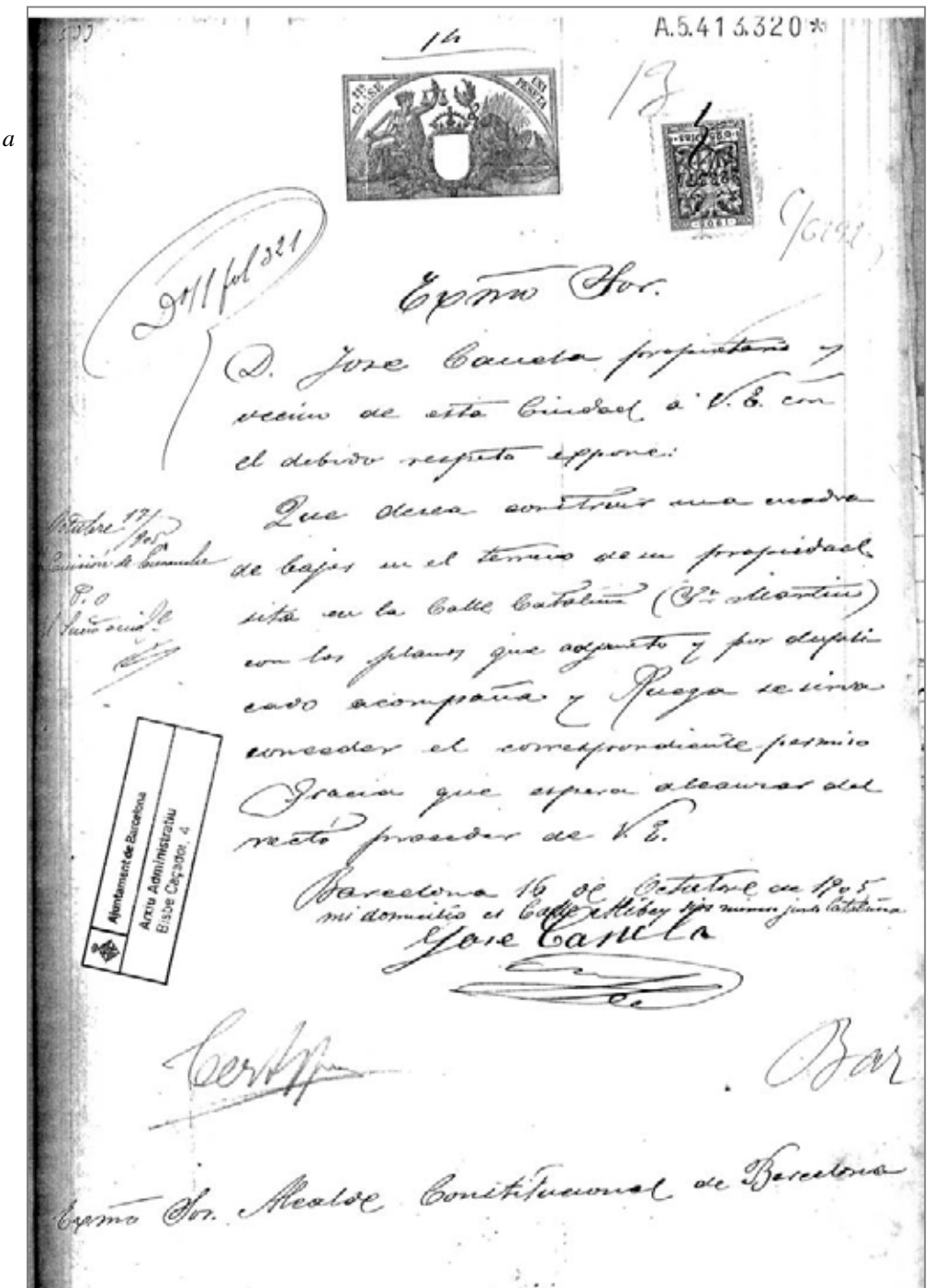
Exmo. Sr.

*D. Jose Canela propietario y vecino de esta ciudad a V.E. con el debido respeto expone:*

*Que desea construir una cuadra de bajos en el terreno de su propiedad sita en la calle Cataluña (San Martín) con los planos que adjunto y por duplicado acompaña y Ruega se sirva conceder el correspondiente permiso. Gracia que espera alcanzar del recto proceder de V.E.*

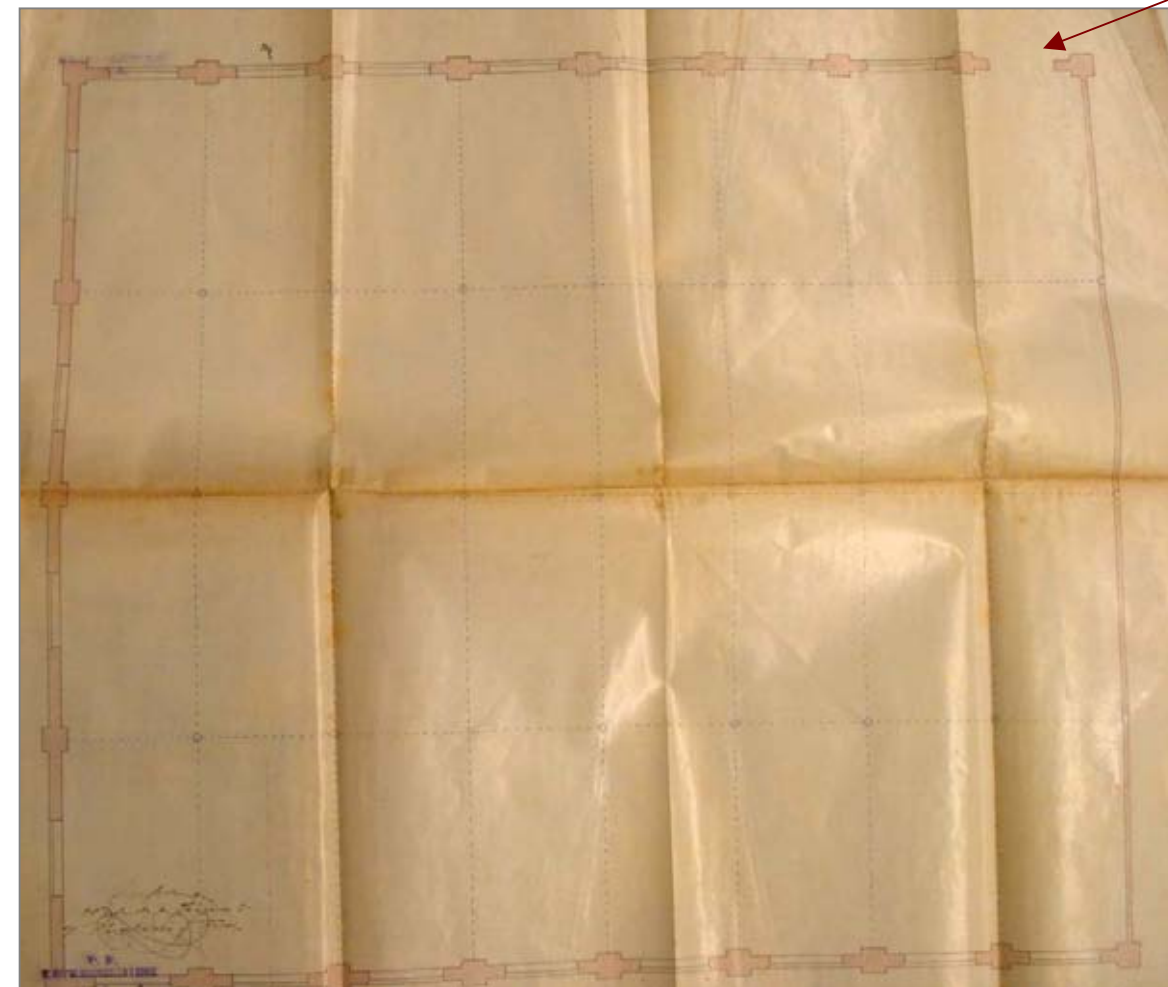
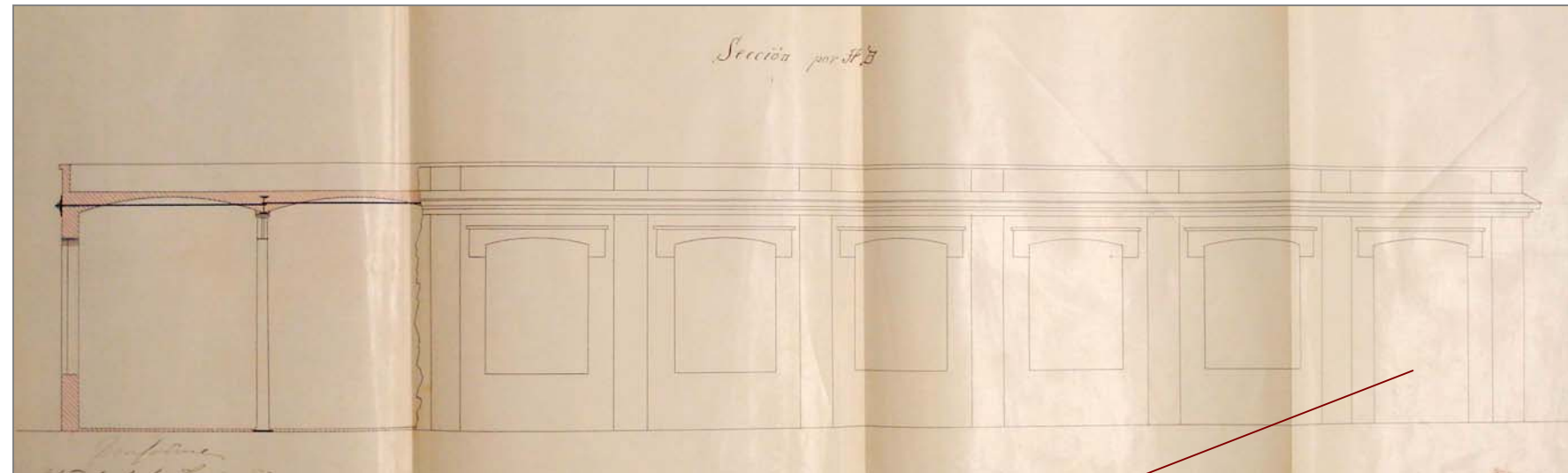
*Barcelona 16 de octubre de 1905.*

*-Mi domicilio es calle Alibey sin número junto Cataluña-*



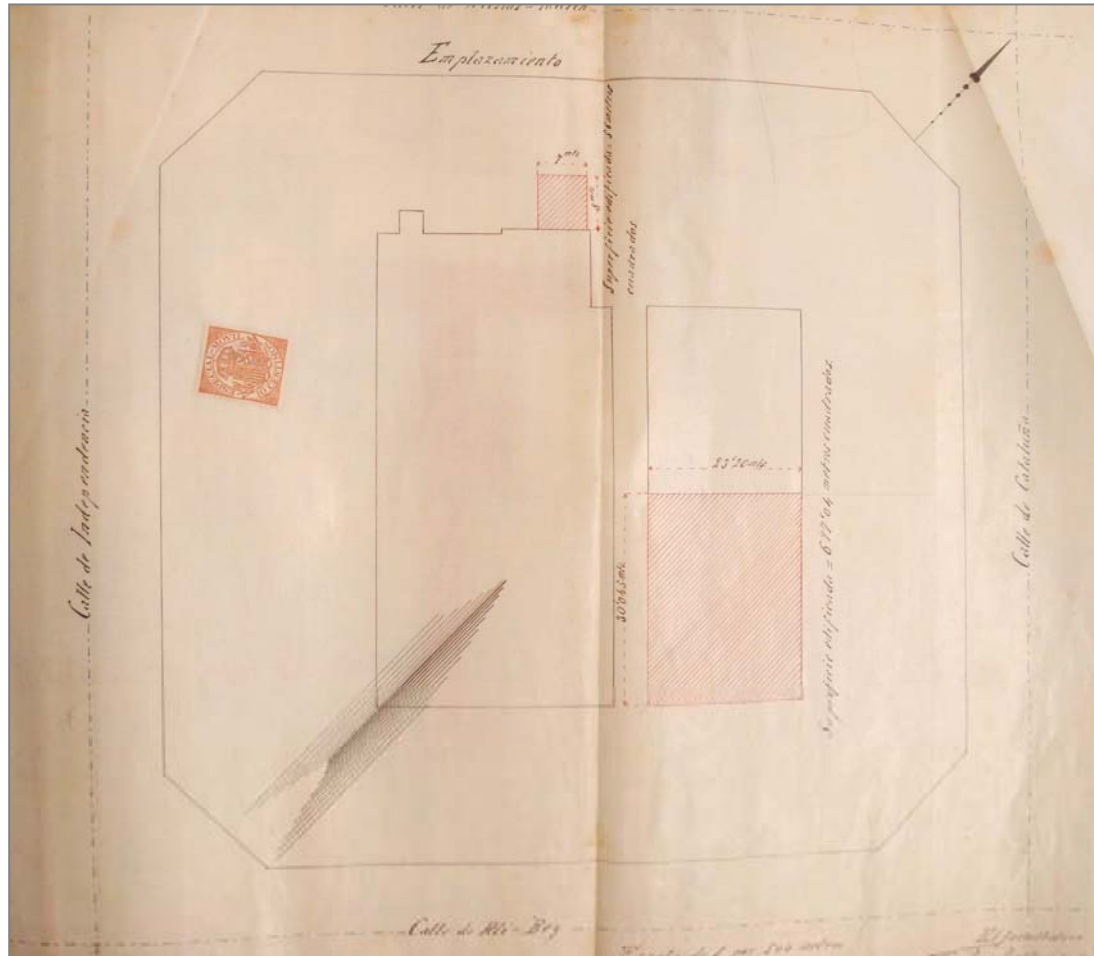
Plànol de situació de la nau que se sol·licita construir. S'ha girat el dibuix per presentar-lo en l'orientació habitual (Mar-Muntanya en vertical)





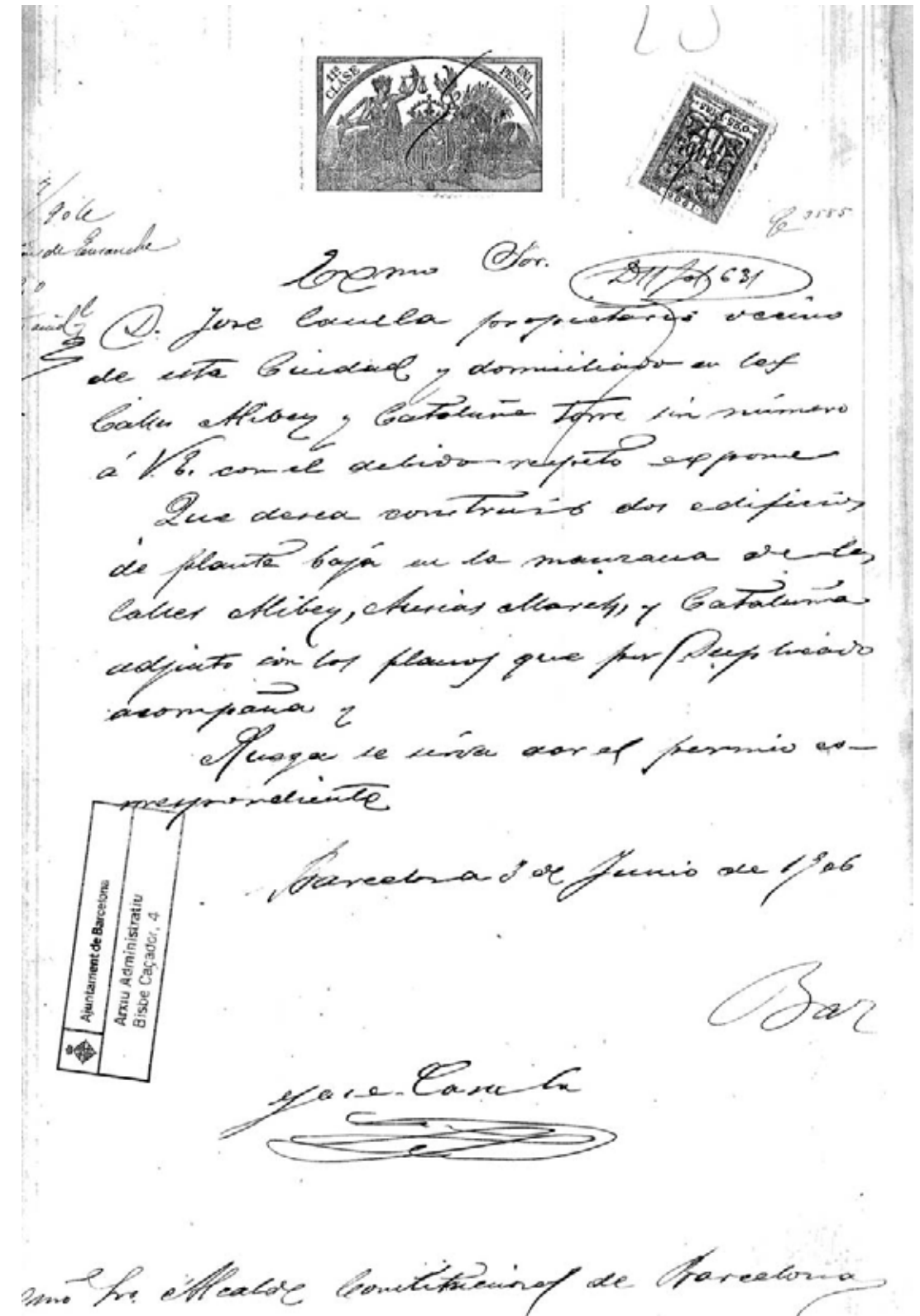
Façana, secció i planta de la nau projectada al 1905

<b>Doc. 4 1906</b>	<b>Ampliació d'una nau i construcció d'un petit cos</b>
AMA: Exp. 10575	<b>Resum/transcripció</b>
Nova instància i projecte presentat per Josep Canela per tal de perllongar la nau que havia projectat el 1905 i construir un cos nou –del qual no n'especifica el seu ús. En els plànols presentats –signats per l'arquitecte Josep Graner – hi apareix construïda la nau que es vol ampliar, així com les altres dependències de l'interior de l'illa, a les quals s'hi adossa el nou cos.	
<b>Observacions:</b> Reproducció dels plànols i de la instància.	

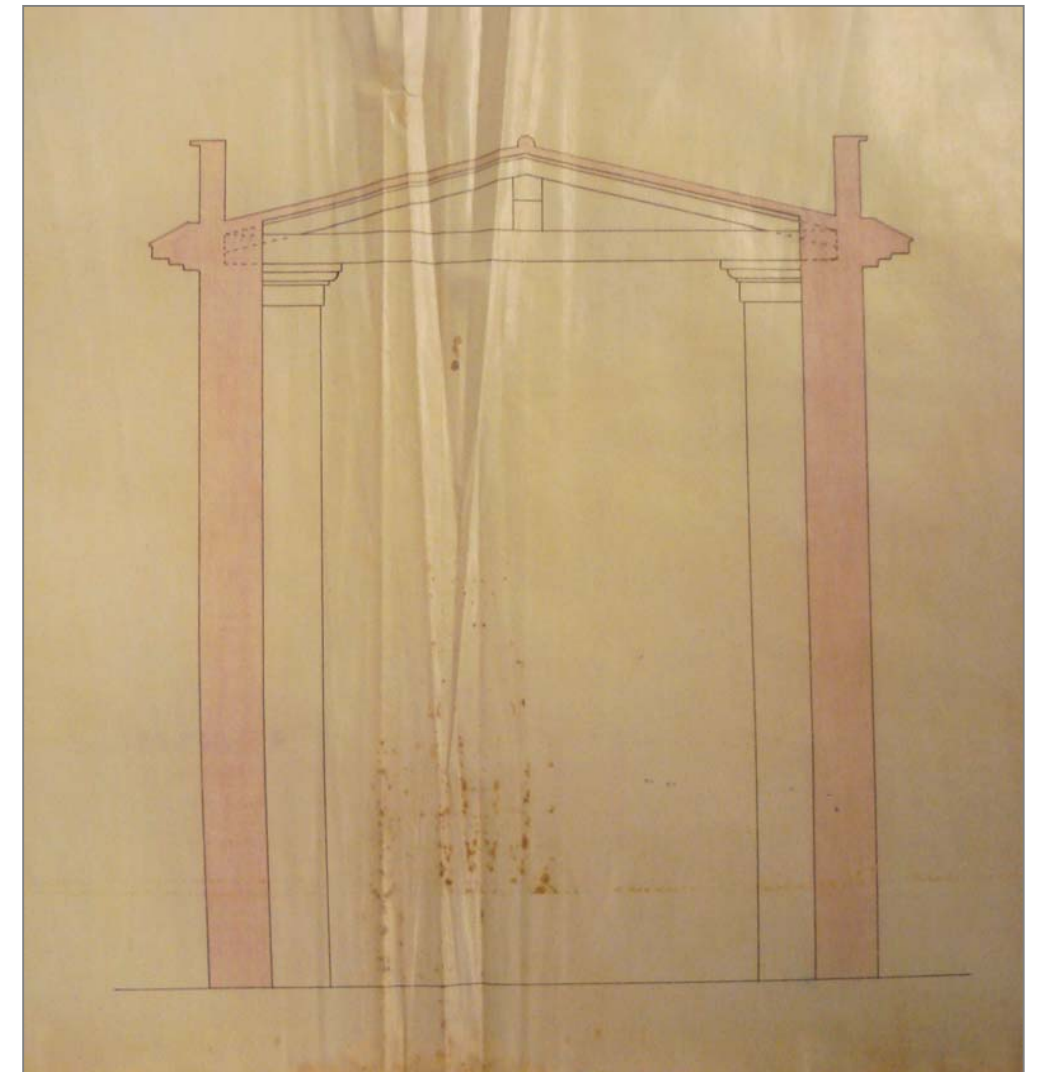
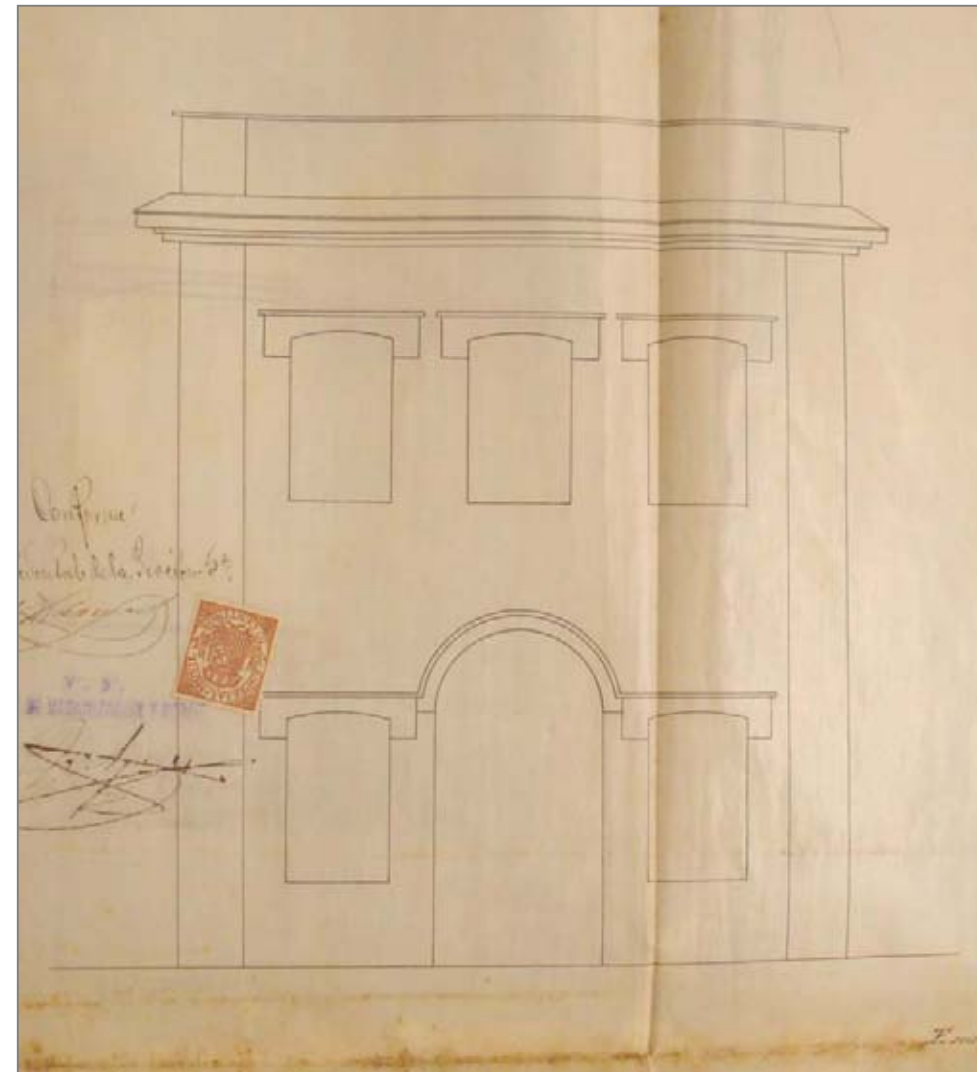
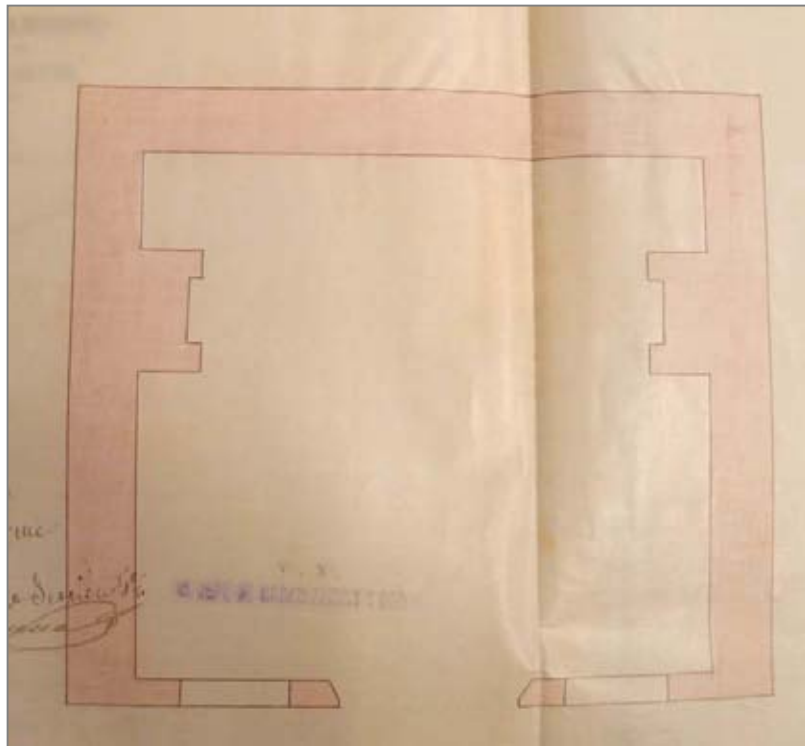


Plànol de situació de les obres que se sol·liciten realitzar.

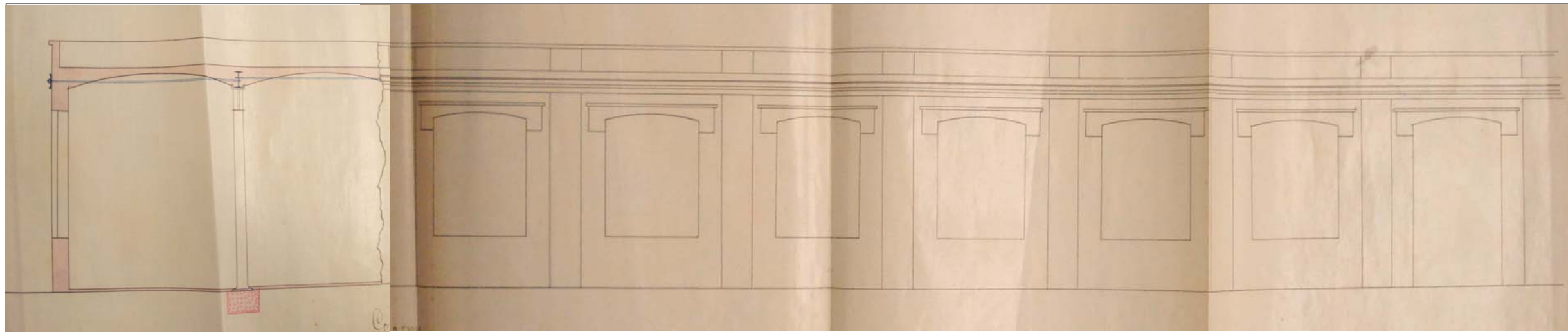
Reproducció de la Instància.  
Transcripció:  
Exmo. Sr.  
D. José Canela propietario vecino e esta ciudad y domiciliado en las calles Alibey y Cataluña torre sin número a V.E. con el debido respeto expone.  
Que desea consturi dos edificios de planta baja en la manzana de las calles Alibey, Ausias March y Cataluña adjunto con los planos que por duplicado acmpaña y Ruego se sirva dar el permiso correspondiente.  
Barcelona 3 de junio de 1906.







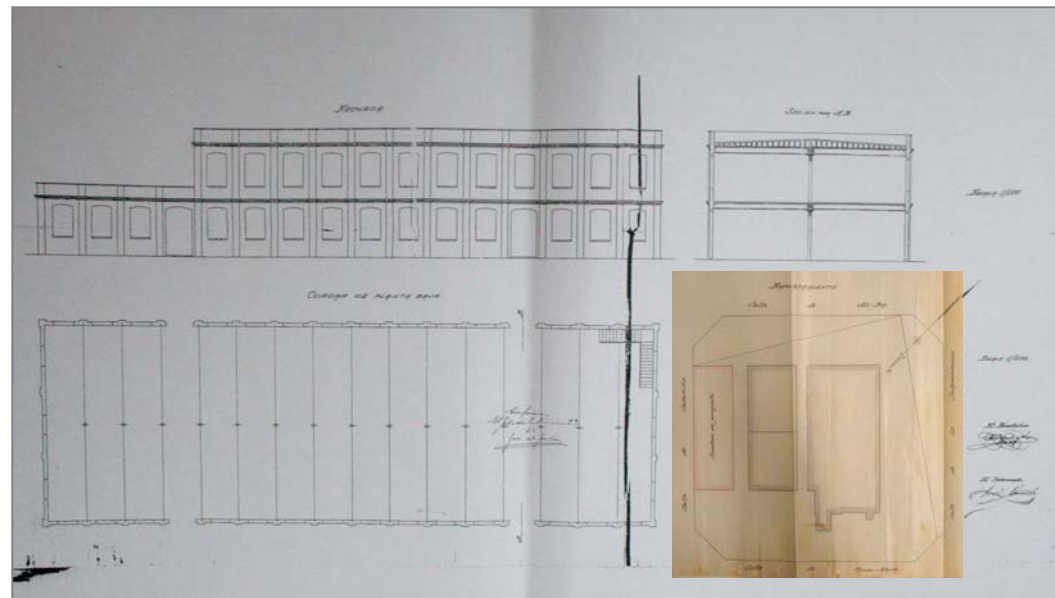
Planta, façana i secció del cos construït adossat a la banda septentrional de les primeres naus construïdes segons el projecte – modificat- de 1898 executat el 1905.



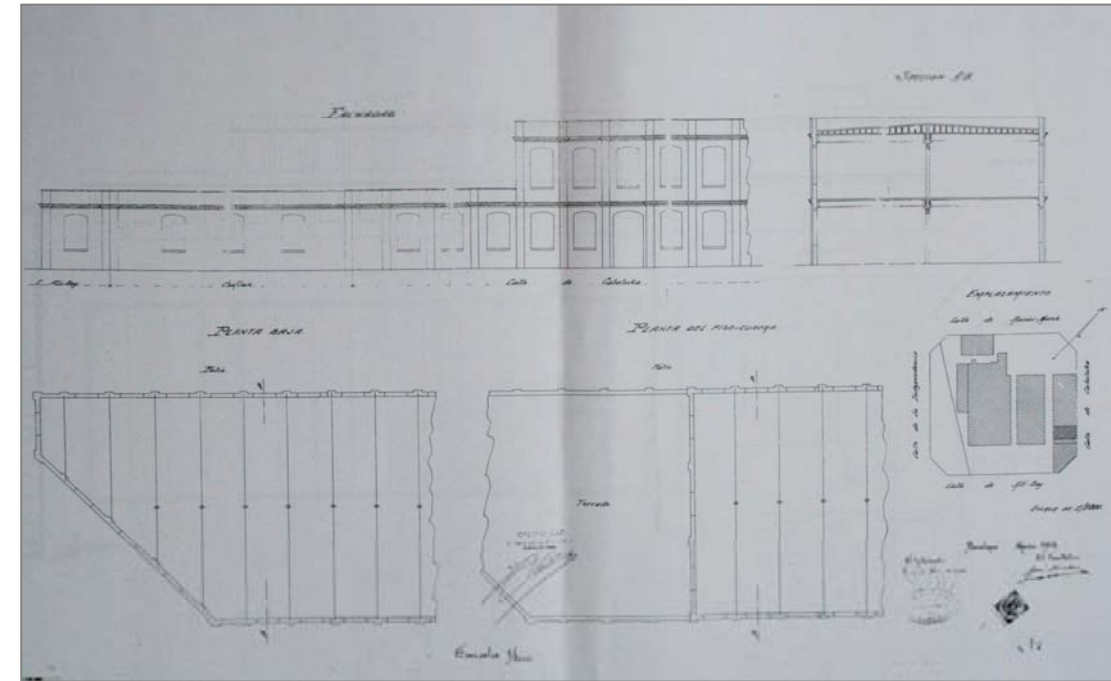
Façana, secció i planta de l'ampliació de la nau.  
Observi's a la planta el mur que tancava la primitiva nau, amb les columnes de ferro embegudes.



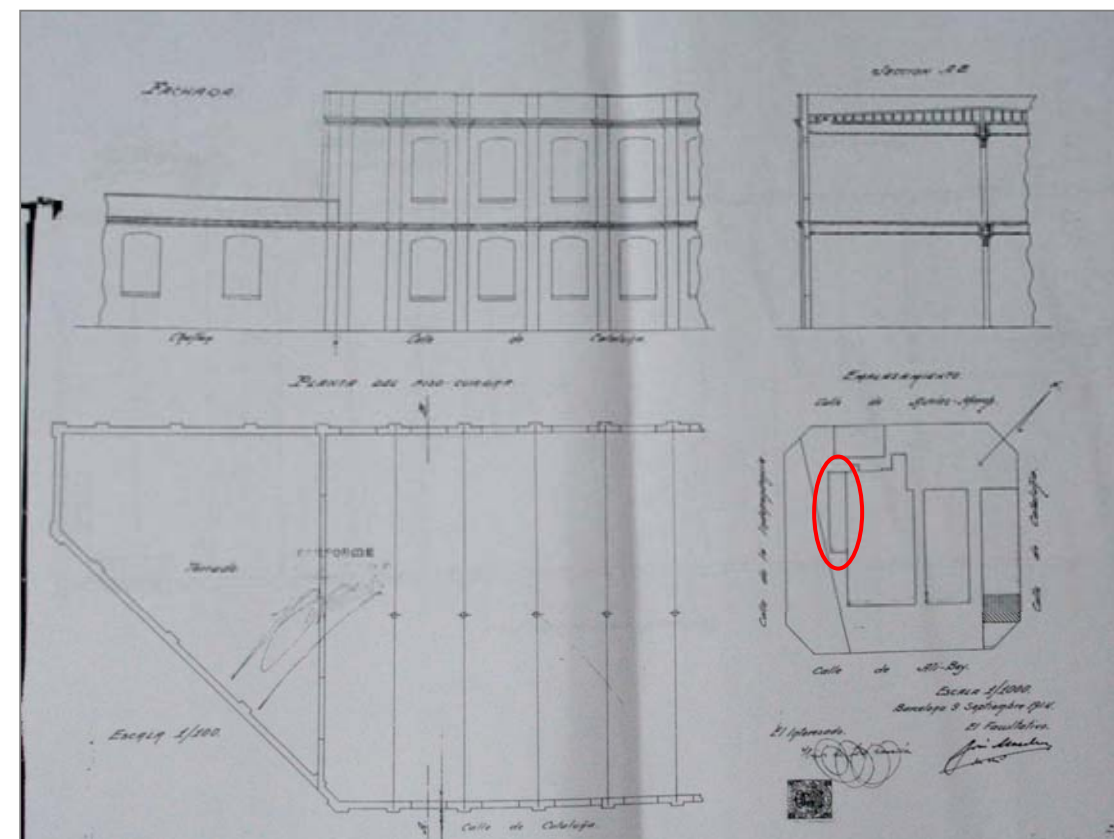
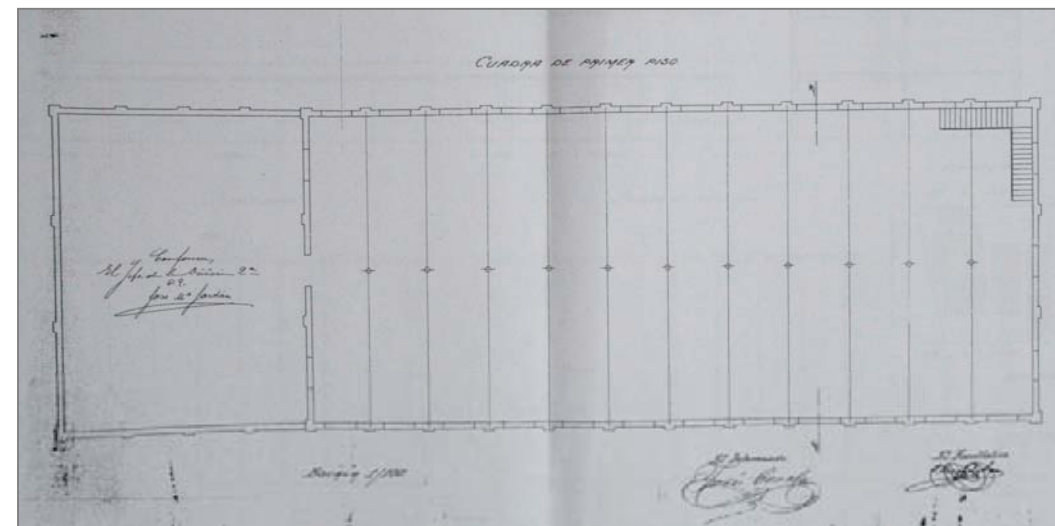
<b>Doc. 5</b> <b>1907-1914</b>	<b>Projecte de les naus del carrer Ciutat de Granada</b>
AMA: Exp. 10575	<b>Resum/transcripció</b>
L'any 1907 i el 1914 –aquest en dues fases diferents- Josep Canela demanà permís per a construir les naus de planta i pis que afrontaven al carrer Ciutat de Granada (Catalunya en aquelles dates), amb projectes de l'arquitecte Lluís de Miguel Roca i el mestre d'obres Josep Masdeu.	
<b>Observacions:</b> Reproducció dels plànols on es pot veure la disposició de la resta de les construccions de l'interior de l'illa.	



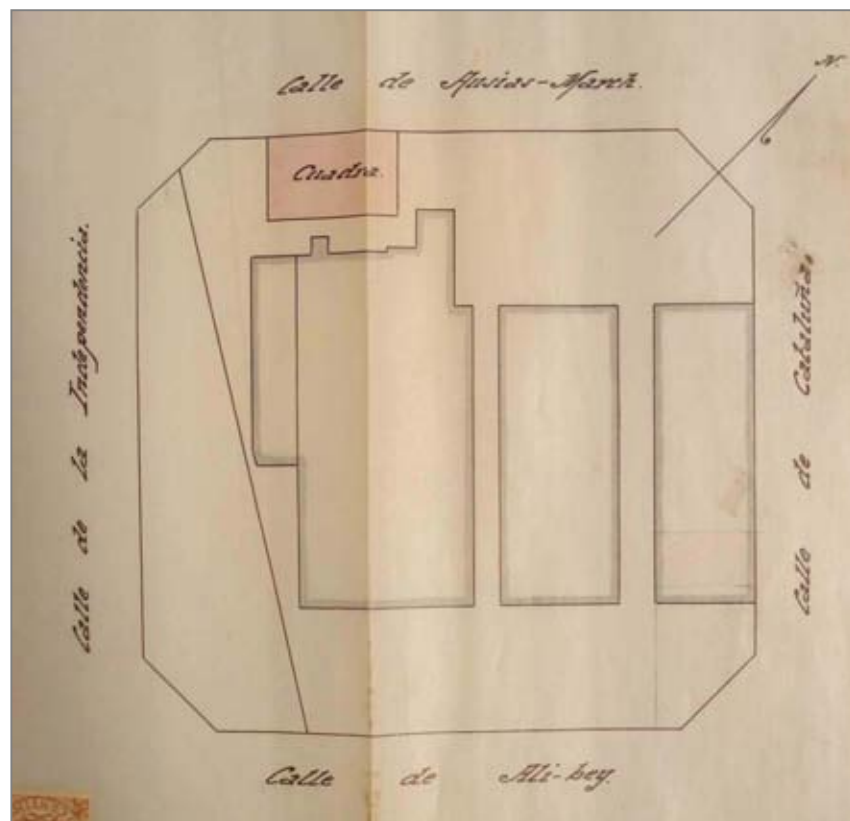
1907: Projecte inicial de l'edifici del carrer Ciutat de Granada. El plànol de situació –on apareixen les naus construïdes fins aquella data- està orientat a la inversa.



1914: En dos projectes diferents, l'edifici del carrer Ciutat de Granada arriba fins al xamfrà. A l'interior de l'illa hi apareix alguna nau (cercle vermell) adossada a les construccions anteriors

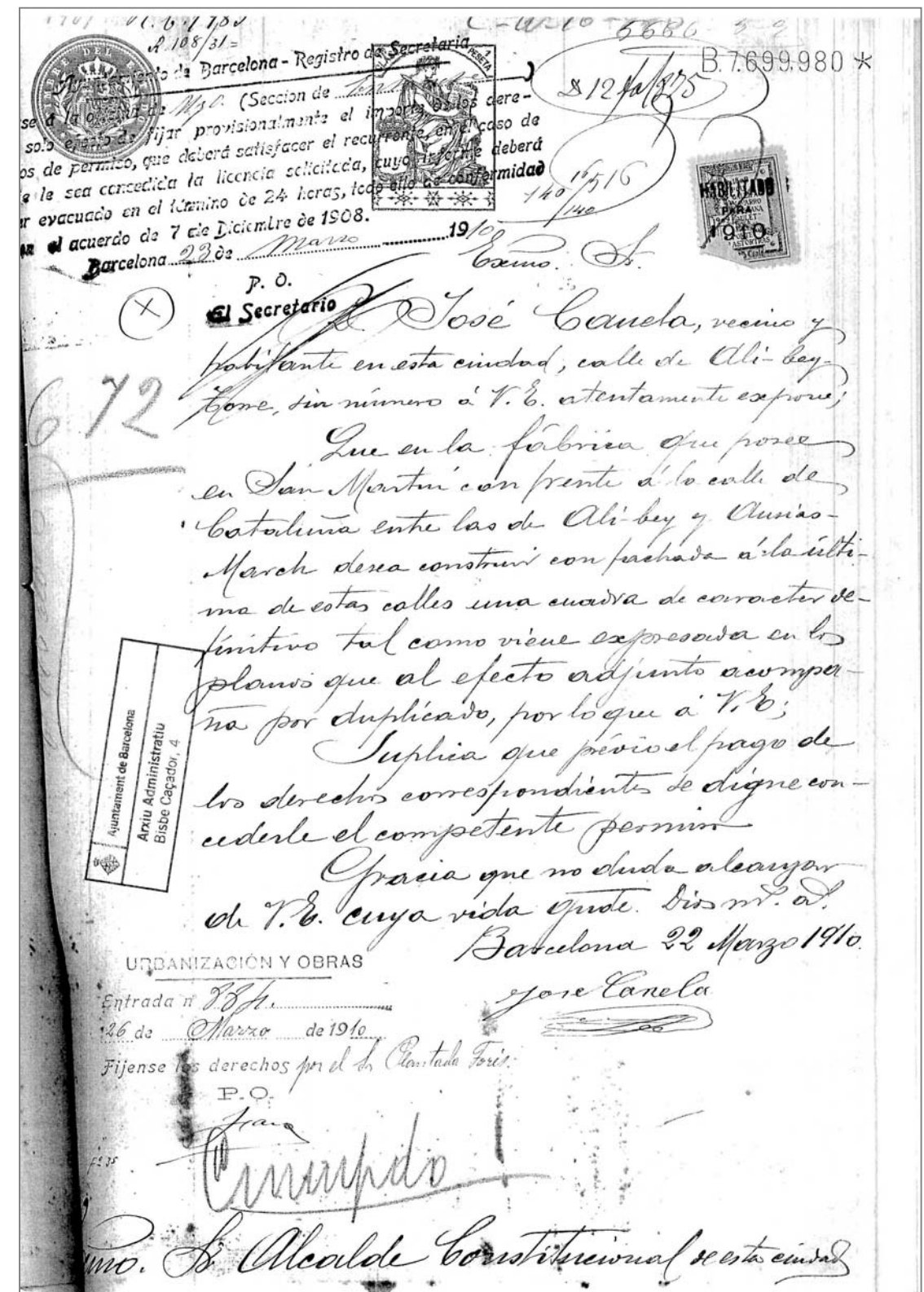


<b>Doc. 6</b> <b>1910</b>	<b>Projecte de la nau del carrer Bolívia</b>
AMA: Exp. 10575	<b>Resum/transcripció</b>
El març de 1910, Josep Canela presentava una altra instància on es demanava poder construir una "quadra" amb façana a la línia del carrer Ausiàs March (actualment Bolívia). El projecte de l'arquitecte Ramon Ribera preveia una nau de planta diàfana, d'un sol nivell i coberta amb encavallades. Al plànol de situació de la nau apareixen les construccions realitzades fins a la data i el límit occidental de la propietat.	
<b>Observacions:</b> Reproducció dels plànols i de la instància.	

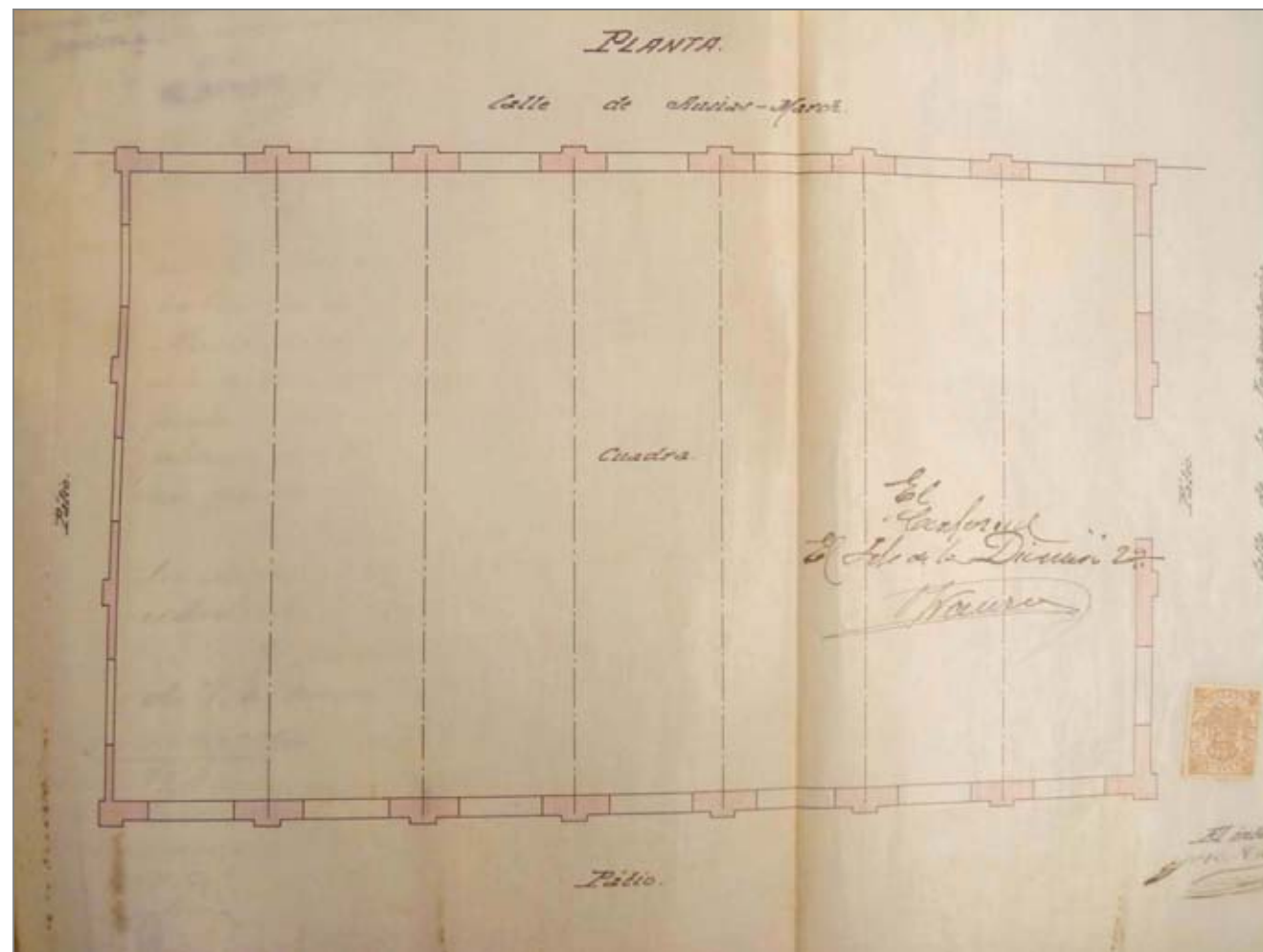
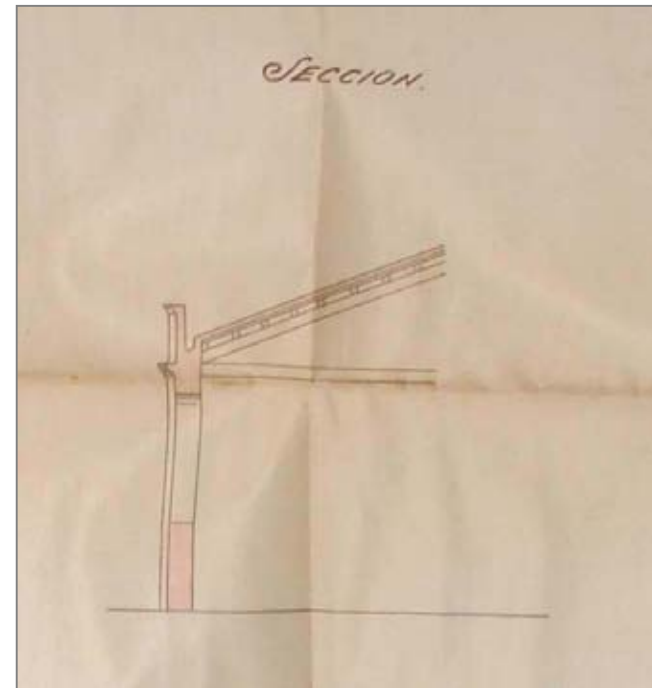
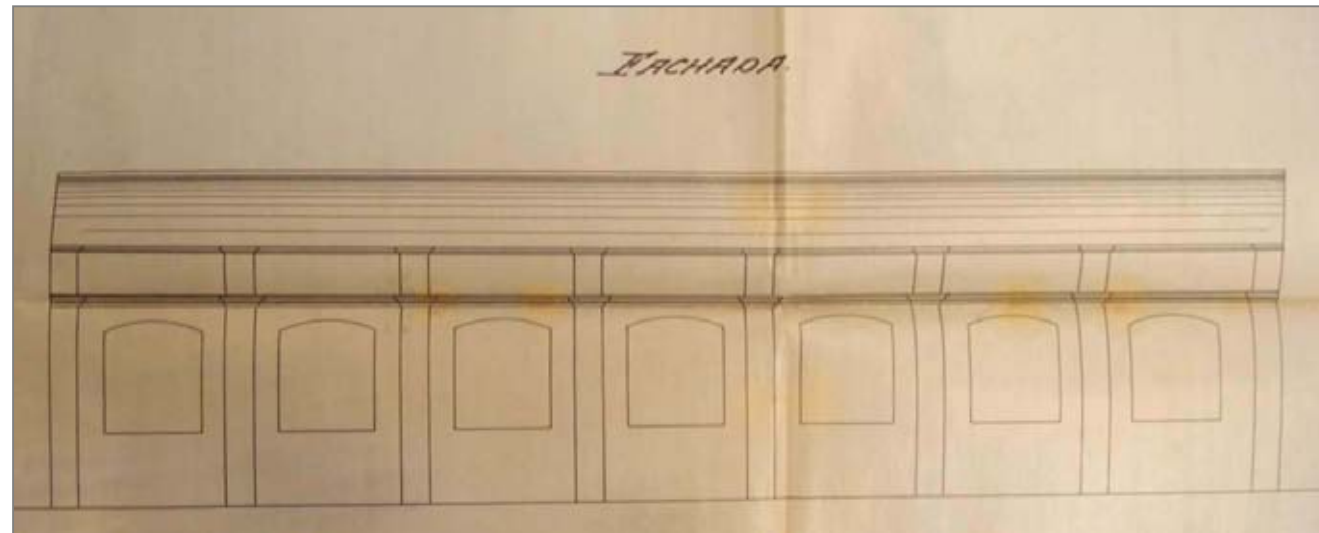


Plànol de situació del nou edifici que es volia construir al 1910. La línia de l'esquerra marca el límit de la propietat. Observi's com ja hi apareix un cos afegit a la banda més occidental de les primeres naus projectades el 1898.

Reproducció de la instància. Transcripció:  
 Exmo. Sr.  
 D. José Canela, vecino y habitante en esta ciudad, calle de Ali-bey, torre, sin número a V.E. atentamente expone; Que en la fábrica que posee en San Martín con frente a la calle de Cataluña entre las de Ali-bey y Ausias-March desea construir con fachada a la última de estas calles una cuadra de carácter definitivo tal como viene expresada en los planos que la efecto adjunto acompaña por duplicado, por lo que a V.E.; Suplica que previo el pago de los derechos correspondientes se digna concederle el competente permiso.  
 Gracia que no duda alcanzar de V.E. cuya vida guarde Dios muchos años.  
 Barcelona, 22 Marzo 1910

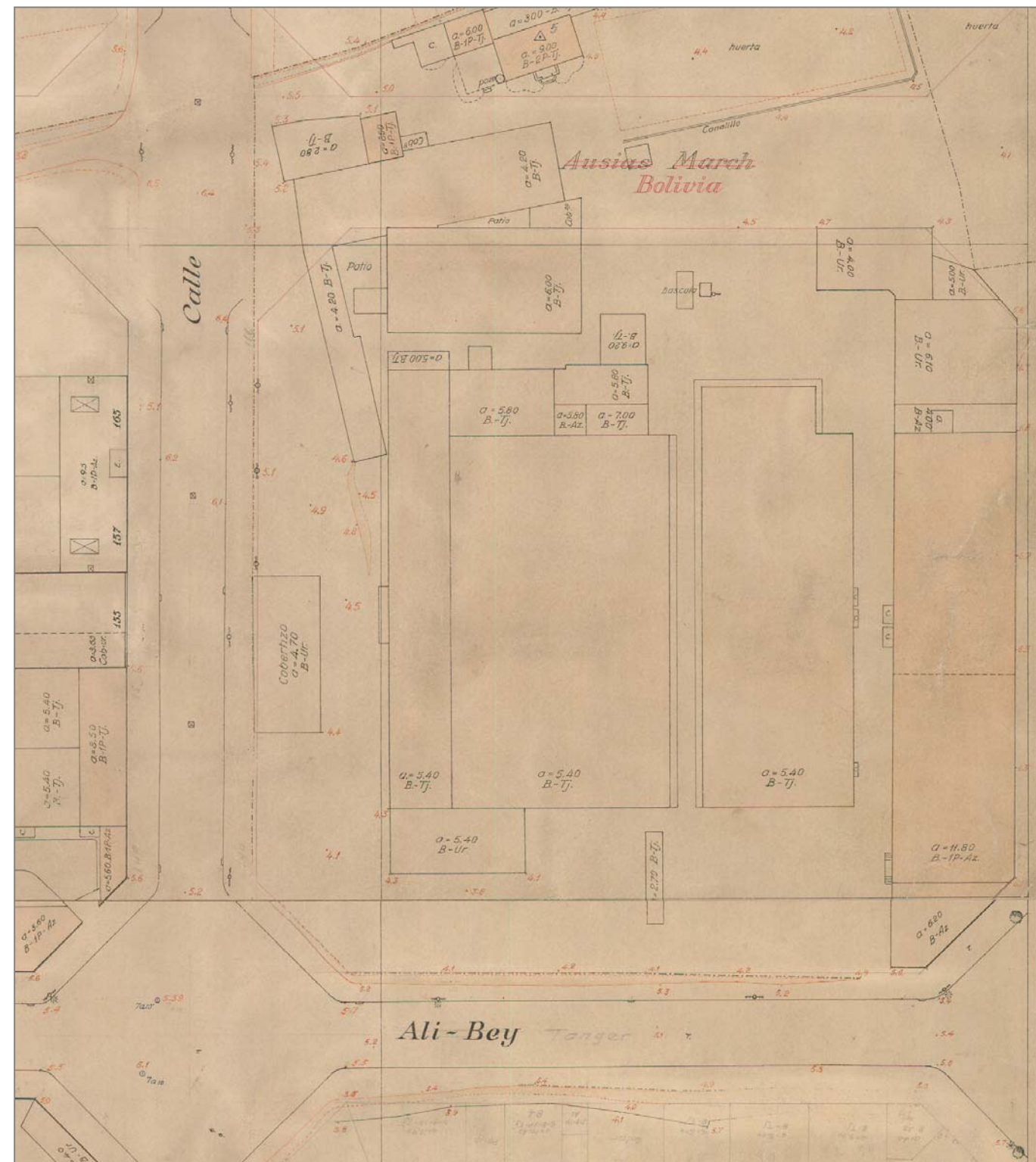






Façana, planta i secció de la nau projectada amb front a l'actual carrer de Bolívia (1910)

<b>Doc. 7 1927</b>	<b>Plànol parcel·lari de Vicenç Martorell</b>
<b>AMA</b>	<b>Resum/transcripció</b>
<p>Detall del plànol parcel·lari realitzat per la Brigada Topogràfica dirigida per Vicenç Martorell on es mostra l'illa objecte d'estudi. La precisió del plànol permet veure quin era l'estat constructiu en aquella data i determinar la cronologia <i>ante quam</i> d'algunes de les naus del conjunt de les quals no se n'ha obtingut documentació arxivística. S'aprecien igualment els edificis que impediien la urbanització del carrer de Bolívia</p>	
<b>Observacions:</b> Còpia facilitada per 22@bcn s.a.	

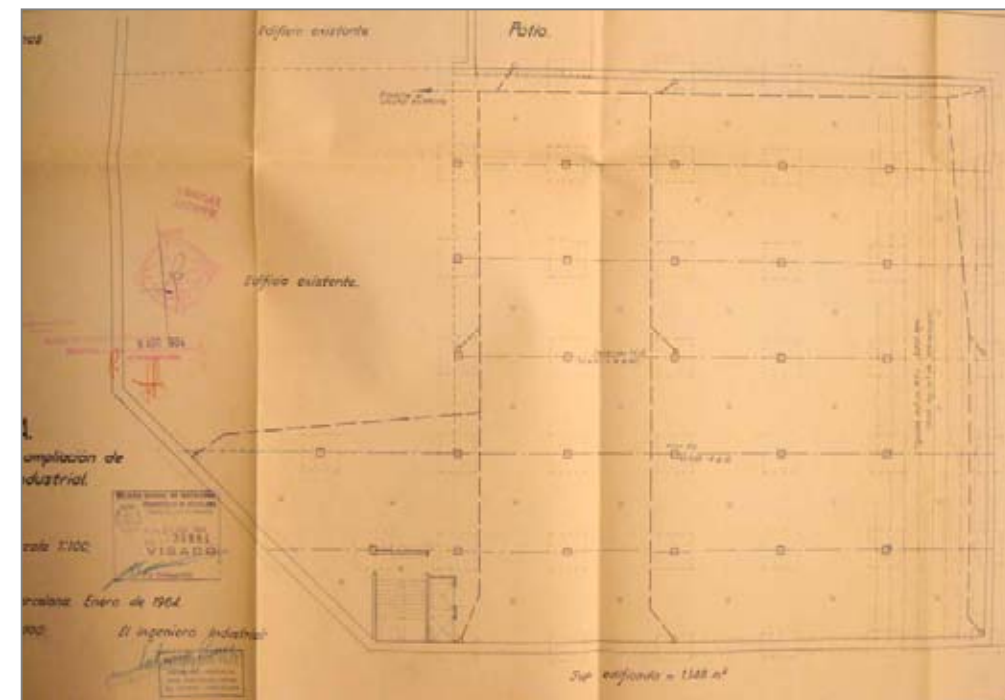
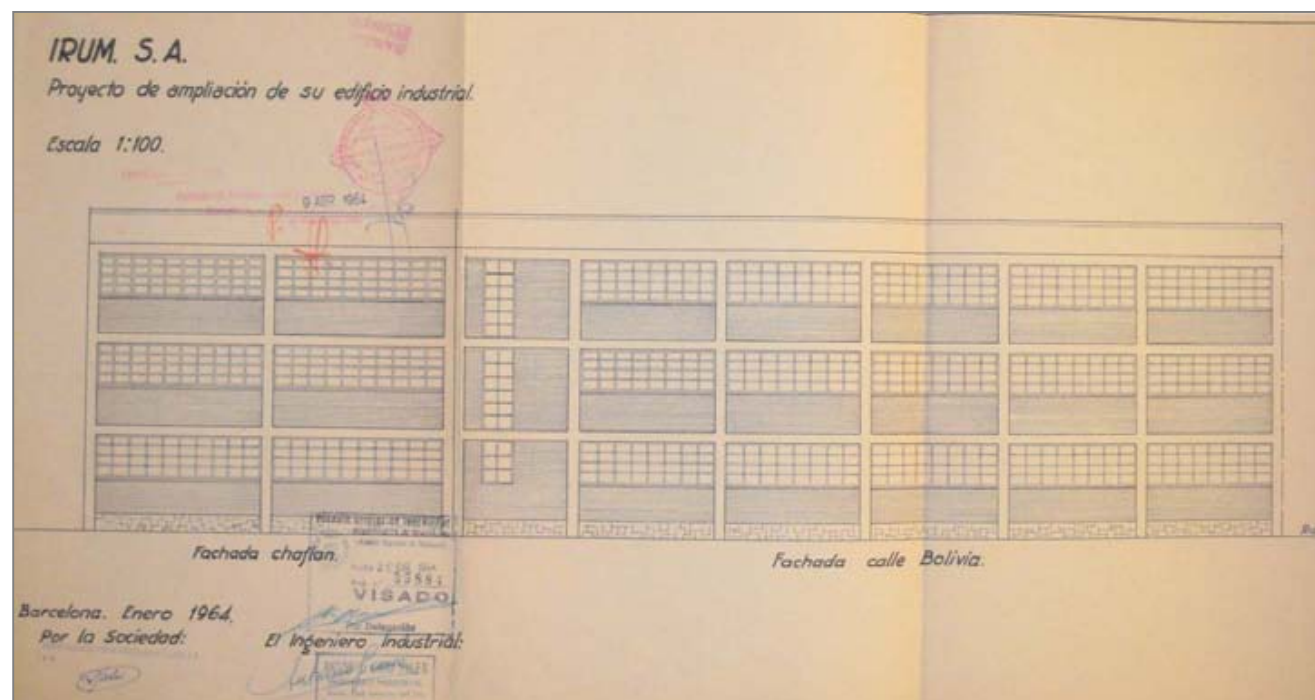
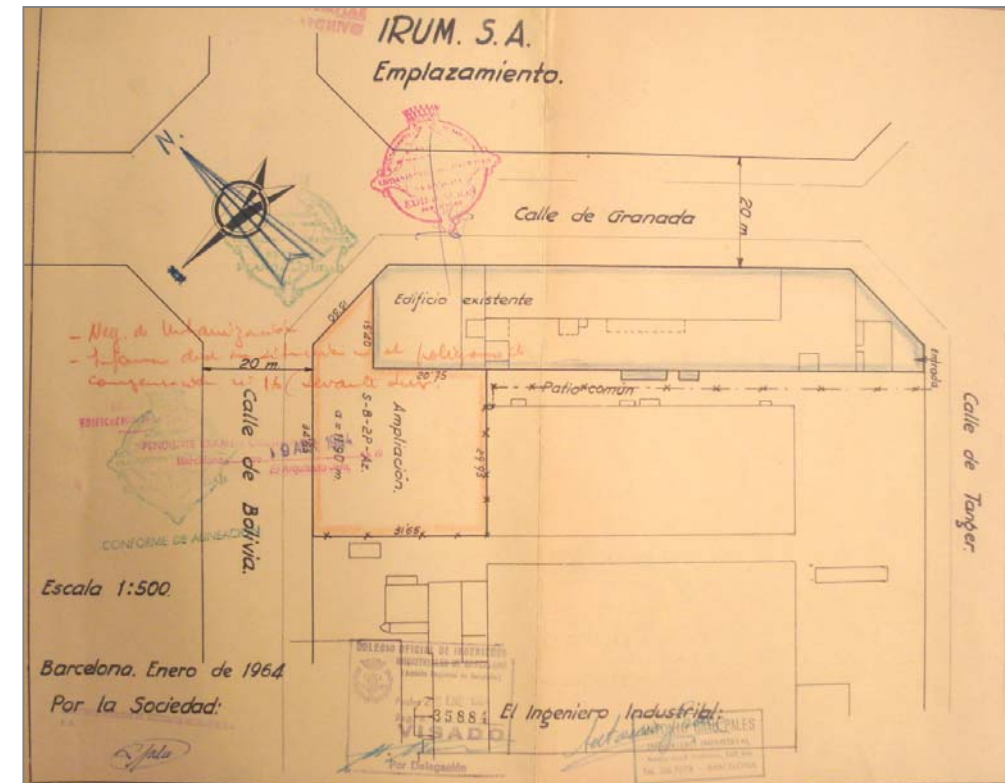




<b>Doc. 8</b> <b>1963</b>	<b>Adquisició de les naus per part de l'empresa IRUMSA</b>
<b>AMA:</b> <b>Fitxes Plusvàlua</b>	<b>Resum/transcripció</b>
Les fitxes municipals de plusvàlua corresponents a la finca del carrer Ciutat de Granada 127-141 recullen la dada que les naus van ser venudes el setembre de 1963 per part de Ricard Canela i altres a l'empresa IRUMSA (Industrias reunidas de utensilios mecánicos).	
<b>Observacions:</b> Hi ha notícies que indiquen que IRUMSA havia fixat el domicili de la seva seu social en aquesta finca des de l'any 1942 ("Poblenou: la fàbrica de Barcelona", p. 105).	

<b>Doc. 9</b> <b>1964</b>	<b>Obres d'ampliació de la fàbrica d'IRUMSA (Bolívia 56-76)</b>
<b>AMA:</b> Antecedents:77426	<b>Resum/transcripció</b>
El gener de 1964 l'empresa "Industrias Reunidas de Utensilios Mecánicos" va presentar a l'ajuntament un projecte d'ampliació signat per l'enginyer Antoni Grau Palés per tal de construir una nau amb front al carrer de Bolívia i una part del xamfrà amb el carrer Ciutat de Granada. La nau havia de tenir soterrani, planta baixa i dos nivells alts i s'especificava que havia de substituir uns coberts provisionals que s'enderrocarien.	
<b>Observacions:</b> Reproducció dels plànols	

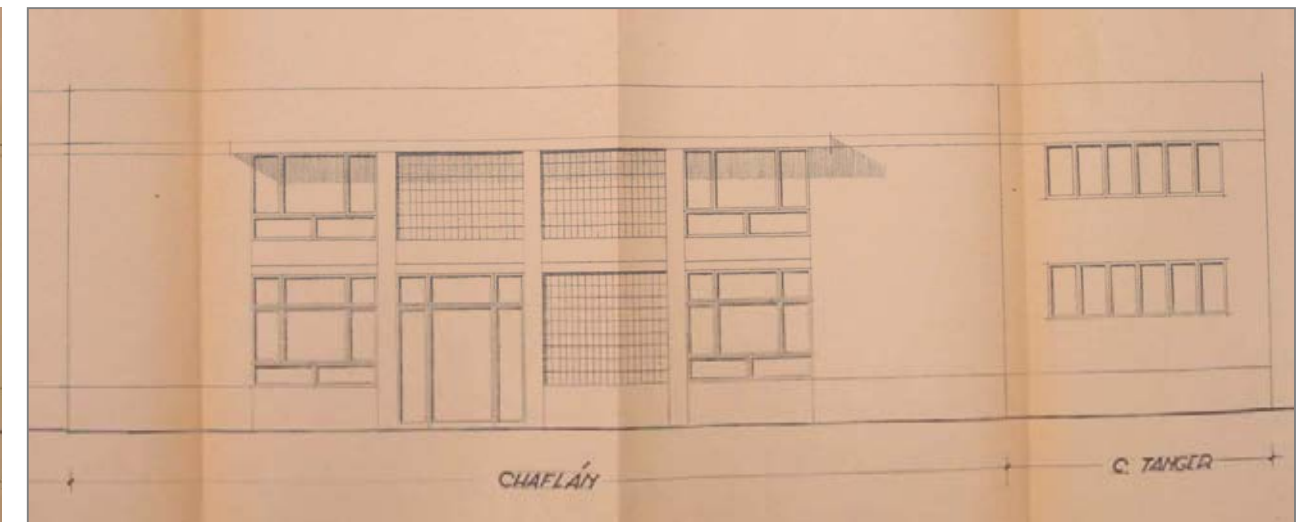
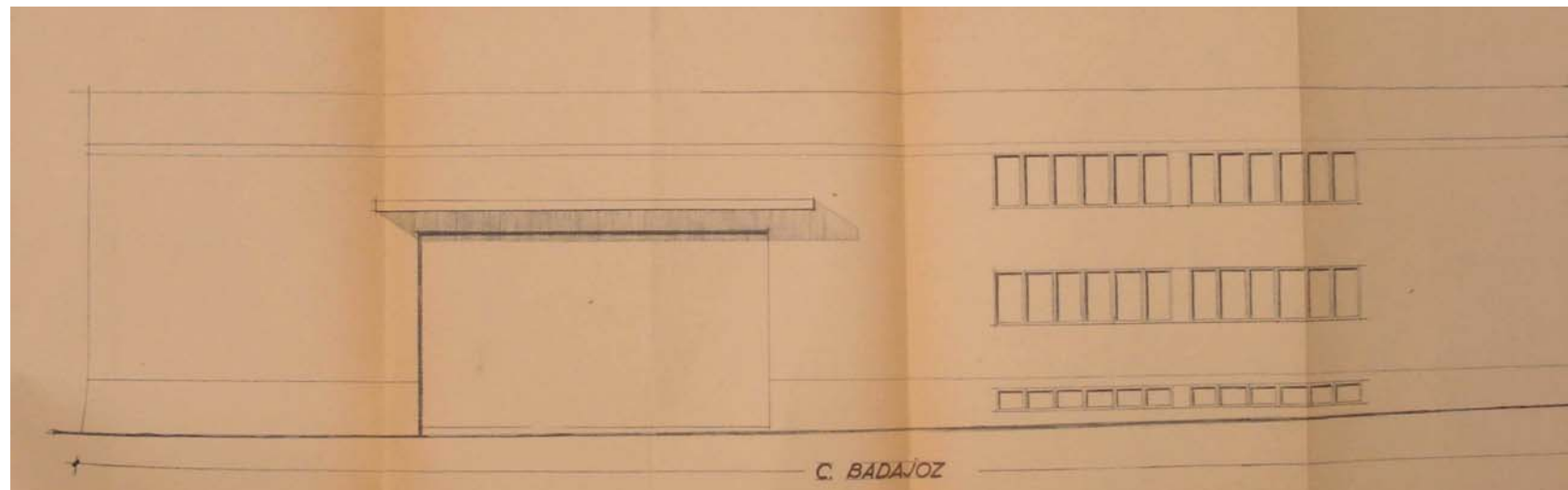
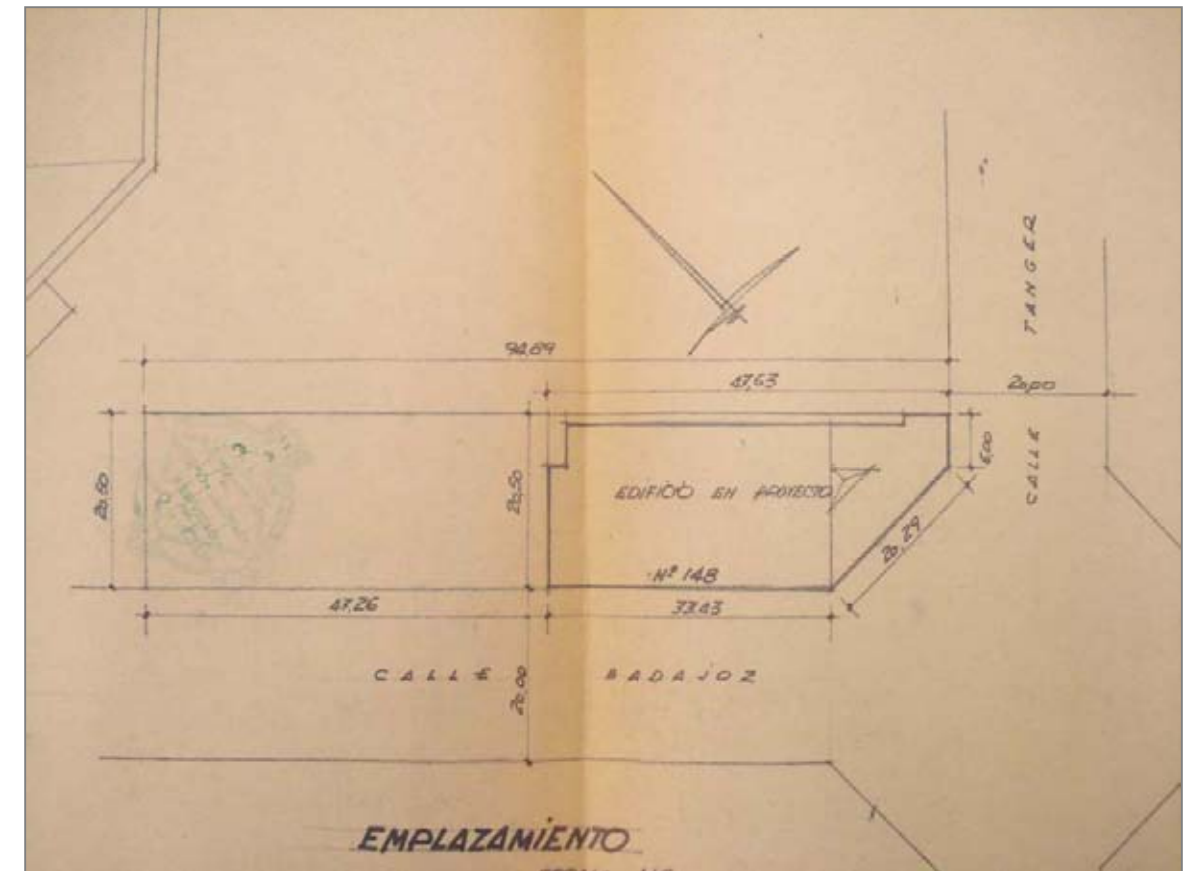
Emplaçament, façana i planta del projecte de nau de l'any 1964



<b>Doc. 10</b> <b>1964</b>	<b>Projecte per a la construcció d'unes naus al carrer Badajoz 144-150</b>
<b>AMA:</b> Exp. 640462/64	<b>Resum/transcripció</b>
<p>L'empresa "Elementos decorativos s.a." representada per Juan Antonio Ibáñez va presentar a l'ajuntament un projecte per a la construcció d'una nau al carrer Badajoz 144-150. Els plànols del projecte estaven signats per l'arquitecte Joaquim Fernández Marquès i preveien la construcció d'una nau de semisoterrani, planta i altell parcial.</p> <p>La finca formava part del polígon 16 de compensació del sector Llevant-sud i no estava programada la seva urbanització durant el bienni 1963-64. Malgrat això, els tècnics d'urbanisme van concedir el permís d'obres.</p> <p>L'edifici consta com a construït el 1965 i un any més tard se sol·licità permís per a llogar-la.</p>	
<p><b>Observacions:</b> Dins l'expedient s'aporta documentació relativa a l'adquisició del solar per part de Juan Antonio Ibáñez l'any 1963 de mans de Gertrudis Marco Mestres i Ricard Canela Arall.</p>	

Reproducció dels plànols aportats al projecte original de l'edifici, signats per l'arquitecte Joaquim Fernández Marquès (1963).

Situació i façanes







Reproducció dels plànols aportats al projecte original de l'edifici, signats per l'arquitecte Joaquim Fernández Marquès (1963).

Situació i façanes

