

***Foto de la pàgina anterior:** Imatge aèria de Santa Eulàlia i Granvia Sud el 1961. L'espai on després es construirà el barri és assenyalat amb color vermell.*
Font: Fons SACE, Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.

“Tot això eren camps”

1. Un indret de La Marina

L'espai que avui ocupa el barri de Granvia Sud forma part del Delta del Llobregat. Aquest espai fou creat per les sorres que el riu erosionava al llarg del seu curs i que va començar a dipositar a la seva desembocadura a partir del segle I d. C., aproximadament. Per tant, en època de la República Romana, quan Juli Cèsar conqueria l'actual França, aquest indret era mar. A finals de l'Imperi Romà (segle V), però, ja era terra.

El Delta va créixer fins el segle XIX. Les freqüents crescudes del riu provocaven el dipòsit de llims, terres molt fèrtils, però també desgràcies i canvis en curs del riu, que no va agafar el recorregut actual fins el segle XIII. El Delta, per tant, era ple de basses i llacunes, i durant l'Edat Mitjana era conegut amb el nom de Banyuls. L'aigua era bona per regar, però també generava que el paludisme fos endèmic en la zona, situació que va continuar fins fa menys de 100 anys.

De mica en mica les terres de La Marina foren colonitzades i van aparèixer les primeres masies. La inauguració del Canal de la Infanta el 1819 va convertir aquests camps en regadius, i la seva explotació i ocupació humana van augmentar moltíssim. El Canal discorria paral·lel a la via del tren (construïda el 1854),

però una gran quantitat de sèquies i canalitzacions portaven l'aigua a tots els racons de La Marina.

En uns plànols de 1850 a l'espai del futur Granvia Sud encara no hi havia cap mas, però a la banda sud del camí del Mig o de la Barca del Prat (que poc després serà conegut com de l'Aprestadora) distingim unes masies que podrien ser Can Paperines, Can Cuyàs i Can Bruixa. Al sud, a la vora de la Carretera del Prat, també coneguda com del Gual dels Tarongers, hi havia la Granja Perones i Casa Tubau.

En les dècades posteriors es construïren dues masies a tocar d'on més tard s'alçaria el barri, Cal Joanet Sant (en terme barceloní) i Ca n'Escobar.¹ També hi havia unes masies molt properes a la banda sud de la Carretera del Prat, també en terme barceloní, Cal Batllori i Can Navarro, on ara hi ha la benzineria de la cantonada del Passeig de la Zona Franca amb la Carretera del Prat.

Durant segles i segles, els cicles agrícoles marcaren la vida del Delta, només interromputs per inundacions i guerres. Des de l'Edat Mitjana, els ramats de moltons anaven i venien de Barcelona pels camins que conduïen

1. PIERA. 2014, 36



Fragment d'un mapa del Canal de la Infanta de 1908. A l'espai on després serà Granvia Sud, només hi havia camps de conreu. El Canal permetia regar-los des de 1819.

Font: Arxiu Centre d'Estudis de l'Hospitalet (CELH).





Cal Joanet Sant, la masia més propera al barri. Fou construïda en el segle XX i era a tocar de la Granvia, en terme de Barcelona.

Font: Arxiu Associació de Veïns Ildefons Cerdà de Granvia Sud (AVIC).

als prats. Al segle XIX, però, aquesta activitat i totes les de l'agricultura van canviar: s'imposà una explotació intensiva de la terra gràcies al regadiu, els adobs, etc. Els conreus tradicionals de blat, ordi, civada i llegums van deixar pas al blat de moro, alfals i hortalisses. Fins i tot hi va haver intents de conrear arròs, però el perill que les basses d'aigua fomentessin el paludisme va fer que les autoritats els prohibissin.

El desenvolupament industrial i urbanístic de Barcelona i Sants de mica en mica va donar lloc als barris de Santa Eulàlia i Collblanc. Pels encontorns de l'espai on es construirà Granvia Sud les novetats de la modernitat van començar a esquitxar el territori. A partir de la dècada de 1830 el solar que ara ocupen els blocs de Granvia Center a Santa Eulàlia es de-

dicà a usos industrials. Primer, un prat de blanqueig, més tard l'empresa *La Aprestadora Española*, i a partir de 1873 la fàbrica de filats i teixits de cànem de Caralt i Cia.

L'Aprestadora i la fàbrica de blanqueig d'Antoni Pareto, construïda on ara hi ha l'edifici de la televisió local, van introduir la màquina de vapor a l'Hospitalet el 1853 i 1854, respectivament. El 1903 es construí la fàbrica de filats i teixits de jute de la vídua de Jaume Trias, una de les més importants de la ciutat, i de la que encara conservem una bona part. El 1912 es traçà la línia dels ferrocarrils catalans que finalitzava a l'estació de Magòria.

Per la banda de Sants, podem destacar la fàbrica de filats i teixits de Román i Cia, ben a tocar de la frontera amb l'Hospitalet, i la gran



Cal Navarro i Cal Batllori, dues masies també properes al barri. Eren a l'Antiga Carretera del Prat. Als primers anys del barri, hi va haver una escola, anomenada "Stella Maris".

Font: Arxiu AVIC.

16

foneria coneguda com "Can Barret", construïda el 1898, que era en el solar avui ocupat pel Parc de Can Sabater. Però destacava, per sobre de totes, la gran fàbrica de filats, teixits i acabats de cotó de Can Batlló, un dels grans gegants industrials de Catalunya, inaugurada el 1880.

2. La Granvia

La gradual transformació de l'espai que ens ocupa va tenir un impuls important arran de l'ampliació de la Granvia. Va passar de ser agrari i rural, en poques dècades, a industrial i urbà.

En el pla urbanístic que va presentar Ildefons Cerdà per l'eixample de Barcelona, que final-

ment fou aprovat pel Govern espanyol el 1860, es preveia una gran avinguda que travessés la ciutat paral·lela a la costa. Podem dir que aquesta gran avinguda havia de ser la més important de la ciutat, i es creuava amb dues altres d'obliqües, la Diagonal i la Meridiana, en una plaça que es volia que fos el nou centre la ciutat, l'actual Plaça de les Glòries. El *Pla de Reforma i Eixample de Barcelona* preveia que aquesta gran avinguda arribés, per la banda de ponent, fins la Riera de Magòria, el límit de Barcelona amb Sants, aleshores un municipi independent.

La importància d'aquesta avinguda en la concepció mateixa de l'Eixample és certificada pel fet que el mateix Cerdà, en els plànols de la dècada de 1860, ja la anomenava "Gran Via", quan no posava nom a gairebé cap altre



*Projecte de Reforma i Eixample de Barcelona d'Ildefons Cerdà (1815-1876), elaborat en 1859 i aprovat l'any següent. La Granvia ja apareix com un dels grans vials de la ciutat.
Font: Museu de l'Hospitalet.*

vial. El gran urbanista només batejà, a més de la Gran Via, com “rondes” els carrers que eren on s'alçaven les muralles, el Carrer Diagonal, el Passeig de Gràcia i la continuació de les Rambles amb aquest mateix nom: l'actual Rambla de Catalunya. Per tant, el nom de Granvia es deu al mateix Cerdà.

El nom dels carrers de l'Eixample fou aprovat el 1863 a partir d'una proposta de l'historia-

dor, escriptor i polític Victor Balaguer (Barcelona, 1824-Madrid, 1901). Balaguer era un dels pares de la Renaixença, el corrent que començava a reivindicar la llengua i la història de Catalunya. Per aquesta raó va proposar que la majoria dels carrers cèntrics tinguessin noms referents a personatges relacionats amb la lluita per l'autogovern (Pau Claris, Villarreal, Casanova, etc...), de territoris de l'antiga Corona d'Aragó (València, Roselló,

Sardenya, etc...) o d'institucions polítiques pròpies, com les Corts Catalanes (amb Consell de Cent o Diputació).

En els diferents plànols de Barcelona de les següents dècades, trobem que al vial li diuen Gran Via, Carrer o Avinguda. I “de les Corts” o “de les Corts Catalanes” o només “Corts”, en català o castellà, depenent del moment polític. Durant el franquisme fou rebatejat com Avenida de José Antonio Primo de Rivera, el que volia dir que era considerada el segon vial més important de la ciutat, perquè el més important se'l reservava Franco; en el cas barceloní, la Diagonal.

18

Vers 1916 les obres de prolongació de la Gran Via de Barcelona van arribar al límit del nou terme municipal de Barcelona (la Riera Blanca) que ja s'havia annexionat Sants. Des del començament del segle XX es parlava de tornar a fer un gran certamen com la Exposició Universal de 1888, i en concret es va plantejar fer a Montjuïc una Exposició Internacional d'Indústries Elèctriques. Les obres començaren el 1914 i, malgrat que l'esmentada exposició no es va arribar a fer, van continuar en els anys posteriors². Finalment, el 1925 es decidí que quatre anys més tard es faria una Exposició Internacional a la muntanya de Montjuïc.

Aquest esdeveniment va impulsar la creació de la Plaça Espanya, el que proporcionà a aquesta cruïlla de la Gran Via amb el Paral·lel una nova centralitat en el conjunt de Barcelona. Per

2. SOLÀ-MORALES, 1976

aquesta raó, alguns edificis monumentals, més propis dels encontorns del Passeig de Gràcia, s'hi van construir. El gran Edifici de la Concepció (també conegut com Cal Drapaire, perquè el promotor tenia aquest negoci), fet entre 1925 i 1927, n'és un exemple.

Tanmateix, no es van construir gaires edificis en aquell moment al llarg de la Granvia. L'existència de fàbriques tèxtils com Can Batlló, o La Campana, de les instal·lacions i pedreres de Foment i un important nucli de barraques al voltant de la Riera de Magòria (unes 250 vers 1922³) feien el lloc poc atractiu i van aturar les edificacions.

Actualment, la Gran Via de les Corts Catalanes travessa tot el municipi de Barcelona, essent el carrer més llarg d'Espanya, amb 13 km de longitud.

3. La Granvia a l'Hospitalet

El 1926 es va aprovar el Pla d'Eixample i Sanejament Interior de l'Hospitalet, elaborat per l'arquitecte municipal Ramon Puig i Gairalt. Era el primer pla urbanístic que afectava tot el terme municipal, i preveia la conversió de gairebé tota la seva extensió en terreny edificat.

El gran impuls de la urbanització de la Gran Via i la Plaça Espanya, i la seva nova centralitat arran dels projectes de les exposicions que es volien fer a Montjuïc, va exercir una

3. PONS, 1929: 24-25



Pla d'Eixample i Sanejament Interior de Ramon Puig i Gairalt, elaborat en 1926. Fou el primer pla urbanístic global.

Font: Arxiu Centre d'Estudis de l'Hospitalet.

influència determinant en la proposta de Puig. En el seu Pla del 1926 es recull l'existència d'aquesta important avinguda i es prolonga cap el Delta. Puig va mantenir, de gust o per força, els grans vials que connectaven en aquell moment l'Hospitalet amb Barcelona: la Carretera de Collblanc i la Granvia.

L'arquitecte hospitalenc no només va fer els plànols de la ciutat, sinó que va dibuixar algunes vistes de la futura ciutat. Per la Granvia ell s'imaginava un gran bulevard, a l'estil parisenc, amb un pont monumental per creuar el riu. De fet era la imitació del que s'havia començat a fer a la banda de Barcelona, segons l'estil eclèctic i noucentista dominant aleshores.

Les obres de prolongació de la Gran Via al terme de l'Hospitalet es van fer entre 1927 i 1928. Van consistir en poc més que aplanar la terra al llarg del traçat de l'Avinguda, fins l'alçada de l'ermita de Bellvitge. L'asfaltat i ampliació es van fer de mica en mica en les dècades següents.

Des de finals del segle XIX, la iniciativa urbanitzadora principal la tenien els propietaris de les terres, que les parcel·laven i traçaven els carrers segons la seva conveniència. A partir d'aquell moment, els nous carrers s'havien d'ajustar al pla oficial. La prolongació de



la *Calle Cortes* (com apareix als plànols) va permetre que es presentessin els primers projectes.

El juliol de 1929 fou aprovat el d'Antoni Vidal i Germans, en el que proposaven dos carrers que creuaven la Granvia gairebé paral·lels i



Plànol de 1928. L'espai del barri continua buit. Ja s'esmenta l'existència de barraques on després serà La Bomba.

Font: Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.

quatre més entre ells. D'aquest projecte avui no queda més que el Carrer Literatura, però a partir de la dècada de 1930 hi va existir un petit nucli habitat.

La urbanització de petits nuclis a la banda sud de la Granvia i a les vores de la paral·lela Carretera Antiga del Prat fou intensa a partir de 1927. Podem destacar el Passatge Carbonell, el Carrer Independència de Santa Eulàlia, que creuava la Granvia, però sobretot el petit barri de Can Pi. La majoria dels habitants de totes aquestes urbanitzacions eren escombriaires.

Les famílies d'escombriaires recollien les deixalles dels habitatges de l'Hospitalet i Barcelona i les portaven als seus patis (els sitials) on feien la tria i reaprofitaven la brossa. Una de les finalitats principals de les escombrieries era la d'engreixar milers de porcs que tenien als sitials. La pesta porcina de 1960 i les concessions de la recollida de residus a grans empreses van liquidar aquesta lucrativa, encara que pudent, activitat. Aquells nuclis foren gradualment abandonats pels habitants tradicionals i foren ocupats per a usos més aviat marginals.

La Granvia va fer una salt qualitatiu important quan es produí la conversió de l'avinguda en l'Autovia de Castelldefels, el 1954. En aquell moment no era més que una carretera de dos carrils, però ja es va traçar i asfaltar fins les platges.

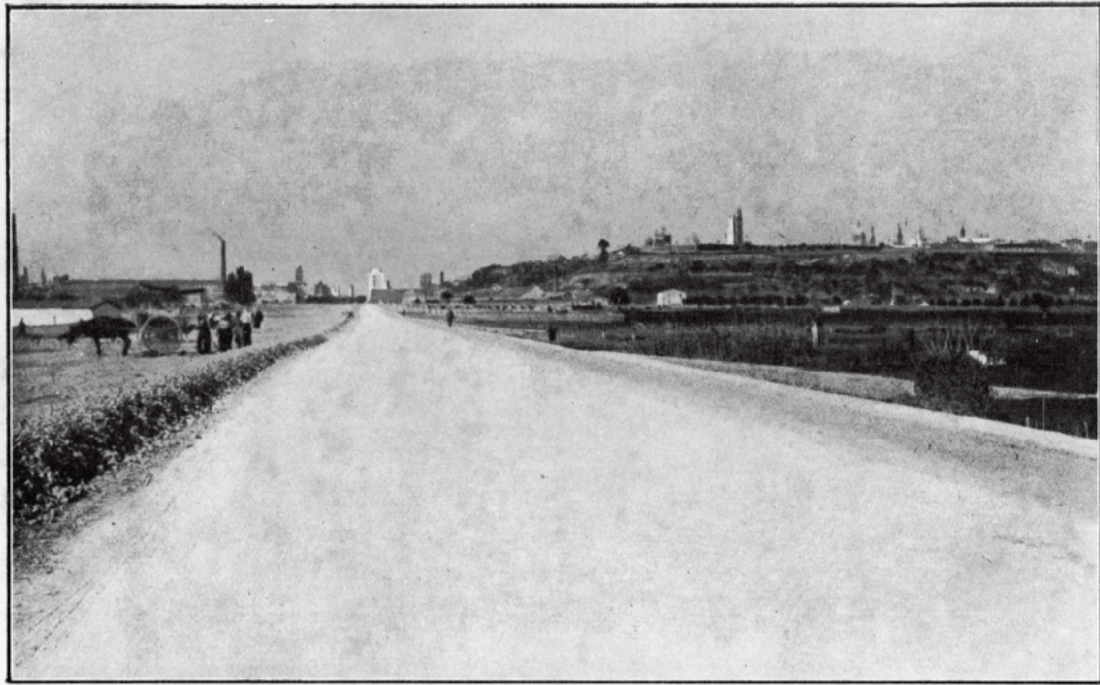
— “La gent de Santa Eulàlia creuàvem la Granvia caminant, perquè no passaven cotxes, només un cotxe de tant en tant, només passaven carros, de les escombrieries i dels pagesos.”

Tanmateix, en els anys següents es va anar eixamplant en successives i constants obres.

4. L'expansió de Santa Eulàlia

A la banda nord de la Granvia s'estava desenvolupant el barri de Santa Eulàlia. La Carretera de la Bordeta fou un dels principals eixos de l'expansió industrial i demogràfica de Sants des del començament del segle XIX. Santa Eulàlia va néixer i créixer com a conseqüència de l'expansió santsenca al llarg d'aquest camí, que al terme hospitalenc fou batejat com Carrer Santa Eulàlia.

Prolongació de la Granvia pel terme municipal de l'Hospitalet. L'espai del barri seria a la dreta de la fotografia.
Font: Memoria del Ayuntamiento de Hospitalet, 1928. Arxiu CELH.



Prolongación de la calle Cortes en el término de Hospitalet
(en el fondo los edificios de la Exposición)

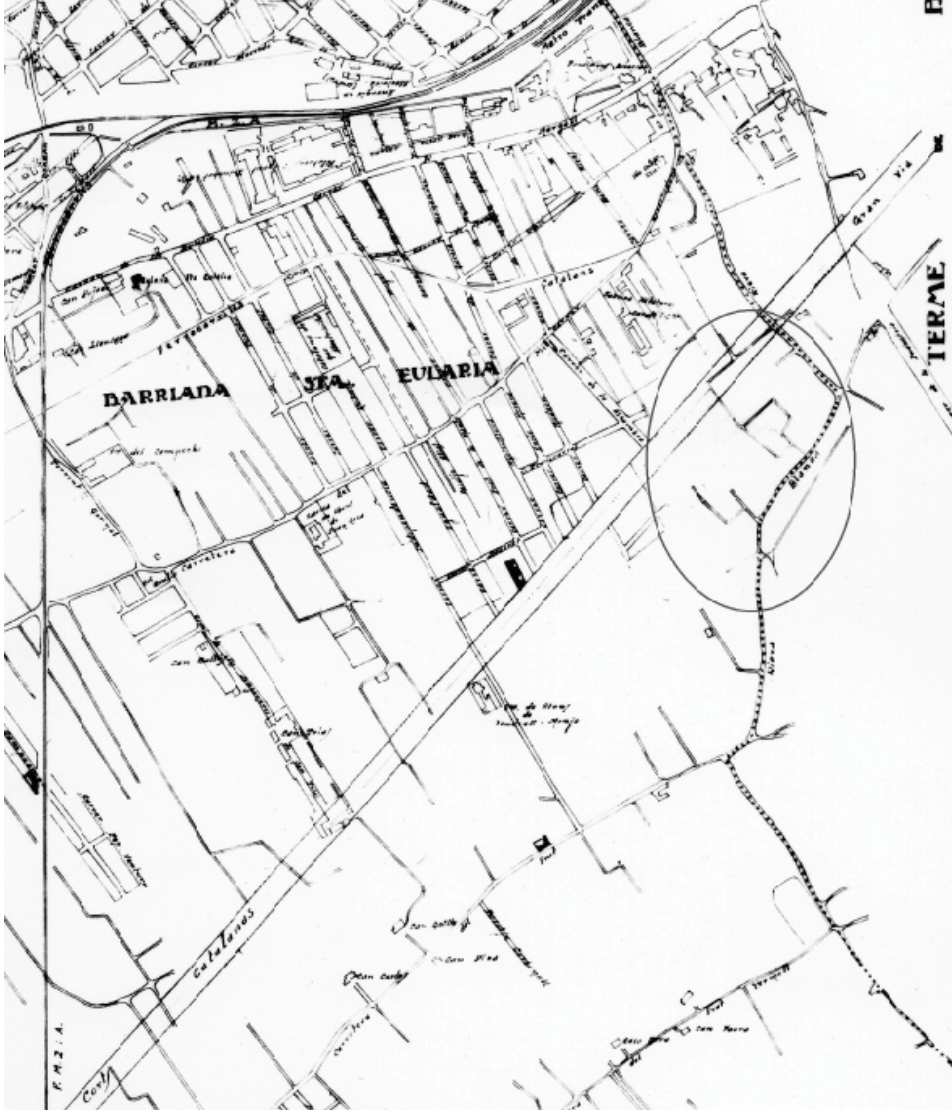
Al voltant de 1890 es van començar a obrir nous carrers des de la carretera cap al sud, en la direcció als terrenys on després es construirà el barri de Granvia Sud. Foren creats els carrers Castelao (1886), Comerç (1886), Josep A. Clavé (1889), General Prim (1889), Àngel Guimerà (1904), Igualtat i Independència (1907), Buenos Aires (1910), Rosell (1914), Amadeu Torner (1924), etc.

Santa Eulàlia es va confirmar en les primeres dècades del s. XX com el barri més industrial i obrer de l'Hospitalet, amb la instal·lació de les més importants fàbriques cotoneres (Trinxet, Gras, Rifà, etc...) i d'altres sectors (Bierge, Escorsa, Fembasa, etc...). Aquestes indústries foren les grans impulsores de la immigració, encara que l'agricultura i la recollida d'escombraries també eren sectors puixants. El barri va passar de 2 a 6 mil habitants entre

1915 i 1930. El 1935 fou inaugurat el mercat, una mena de certificació oficial de que el barri ja tenia una certa importància.

Els sitials d'escombriaires als carrers Independència o Rosell, a la banda de Santa Eulàlia, i a Can Pi, a la banda de la Marina, coincidia amb unes altres instal·lacions ben pudents. Des del 1881 hi havia al Carrer Aprestadora una fàbrica que utilitzava com a matèria primera els cadàvers dels animals, per la qual cosa era coneguda com "el Canyet". Més tard s'hi afegirien algunes altres fàbriques d'adobs. La zona era coneguda com el barri de les mosques, dels pots, o, directament, de la pudor.

Un cop acabada la Guerra de l'Àfrica, el 1926 el govern de la Dictadura de Primo de Rivera va decidir dedicar molts diners a construir



Fragment de Santa Eulàlia del plànol de l'Hospitalet de 1932. El desenvolupament urbanístic del barri ja s'ha fet en la seva majoria. L'espai de Granvia Sud, assenyalat dins una elipsi, continua buit.

Font: Arxiu CELH.

noves instal·lacions per l'exèrcit. L'extrem sud de la Granvia d'aquell moment va semblar un lloc adient per construir una caserna de l'exèrcit. A Barcelona s'hi aixecaren o renovaren diverses casernes. Les més importants (Bruc, Bailén, Lepant...) foren localitzades a les principals sortides de la ciutat, encerclant-la.

El projecte de la Caserna de Lepant fou aprovat el 1929, i les obres foren enllestides el 1932, encara que ja acollia unitats militars si

més no des de l'any anterior. En concret, era la seu d'un regiment de sapadors. L'edifici, dissenyat pels enginyers militars José Roca i Pedro Fauqué, era d'un notable estil neorenai-xentista.⁴

En la primera postguerra va continuar l'expansió industrial, amb noves instal·lacions fabrils, com FEMSA (1940), INDO (1943) o

4. LLORET. 2001

més tard la Pepsi Cola (1956). I de forma paral·lela creixia la urbanització i la construcció de blocs cada vegada més alts, com al conjunt de l'àrea metropolitana de Barcelona. El barri, amb una estructura urbana ja consolidada, va rebre el gran episodi immigratori de les dècades de 1950 i 1960 i va passar de 10 a 20 mil habitants entre 1940 i 1970.

A Santa Eulàlia s'hi van ubicar alguns serveis que més tard tindran influència en Granvia Sud. L'any 1946 fou creada la parròquia de Sant Isidre Llaurador, encara que l'església i les seves dependències no foren enllestides fins el 1951. Finalment, hem de ressenyar que en un edifici escolar inaugurat quatre anys abans, el 1958 s'hi va ubicar el COPEM (Centro Oficial de Patronato de Enseñanza Media), el primer institut d'ensenyament secundari de la ciutat. Tots dos edificis són de l'arquitecte municipal del moment, Manuel Puig i Janer.

5. La immigració a Catalunya i l'Hospitalet

El moviment migratori formen part de la identitat de tots els països, i de Catalunya, dels que més. Dues tercers parts de la població catalana actual procedim de la immigració dels darrers 100 anys. I l'Hospitalet ha tingut un paper protagonista en aquesta història.

El primer gran episodi immigratori es va produir entre 1915 i 1930, aproximadament. L'Hospitalet va passar de 6.900 habitants el 1910 a més de 37.000 el 1930. El nucli antic, majoritàriament agrari, va veure com creixien

Collblanc-Torrassa i Santa Eulàlia fins a superar-lo en quantitat d'habitants, indústria, etc.

Entre 1920 i 1930, la població de la ciutat es va triplicar, amb una forta segregació social i territorial. Van sorgir les tensions habituals en aquestes situacions entre la gent autòctona i nouvinguda, encara que van ser més importants els moviments socials de classe, en els que els dos col·lectius es van trobar i lluitar plegats. Santa Eulàlia i Collblanc-Torrassa van ser escenaris de les més importants mobilitzacions obreristes del país entre 1913 i 1939, amb especial protagonisme de les organitzacions anarquistes.

Vers 1950 començà el segon episodi immigratori de Catalunya. En la dècada anterior també hi van arribar moltes persones, fugint de la misèria i la repressió política del franquisme, però Catalunya no tenia gaires possibilitats d'absorbir-les, ni en termes d'habitatge ni de feina.

Les autoritats franquistes no volien que les masses camperoles s'amunteguessin a les ciutats, on seria molt més difícil controlar-les. Per impedir-ho, van habilitar a Montjuïc centres d'internament per immigrants sense documents que acreditessin feina o lloc de residència, i van arribar a deportar unes 15.000 persones "sense papers" cap als seus pobles d'origen. Però allò era posar portes al camp.

En termes quantitius, aquest segon episodi fou molt més gran que el primer. A Ca-

talunya, entre 1950 i 1975 el saldo migratori va ser d'1,4 milions de persones. La població va créixer en 2,4 milions d'habitants. El moment àlgid fou la dècada de 1960, en la que Catalunya va créixer gairebé en 1,2 milions d'habitants.⁵ On van anar els immigrants? Barcelona i la seva regió metropolitana (Barcelonès, Baix Llobregat, Maresme i els dos Vallès) van atraure la major part.

D'on venien aquestes persones? Si analitzem les dades, la resposta és ben clara, de les zones rurals d'Espanya, especialment del sud. Procedien majoritàriament de les zones latifundistes, de les regions dels camperols sense terra que havien perdut la Guerra i la possibilitat de la Reforma agrària.

L'Hospitalet, va tornar a ser un dels grans protagonistes d'aquest episodi. Va passar de entre els anys 1950 i 1980 de 70 a 295 mil habitants, amb un ritme de creixement especialment alt en la dècada de 1960, en la que la població es va duplicar, de 120 a 240 mil habitants.⁶ En 1986, el 21% de la població de l'Hospitalet era nascuda a Andalusia, un 8% a les dues Castelles, un 5% a Extremadura i un 3% a Galícia.⁷

Per la història del barri de Granvia Sud, també és pertinent fer un cop d'ull a l'evolució de la població del districte barceloní de Sants. El gran creixement de Sants es va produir en la primera

meitat del segle XX, quan va passar de 28 a 90 mil habitants. En el segon episodi immigratori, el dels anys 50 als 70, Sants va créixer menys, dels 90 als 120 mil habitants.⁸ Aquest districte barceloní ja estava prou saturat i per a les constructors era més barat comprar solars agrícoles convenientment requalificats a l'Hospitalet, que blocs vells a Sants.

6. El problema de l'habitatge

La gran immigració que va rebre la regió metropolitana de Barcelona, especialment a partir de 1914, va agreujar el problema d'habitatges per a la classe treballadora que s'arrossegava de dècades enrere. Les diferents formes d'infrahabitatge, com les barraques o els passadissos (tan abundants a l'Hospitalet) es van incrementar molt. El 1922 hi havia només al municipi de Barcelona més de cent nuclis de barraquisme, on es comptaven més de 3.600 barraques, en les que vivien més de 18.000 persones.⁹ El 1929, ja n'eren unes 6.000.¹⁰

Les iniciatives polítiques per pal·liar el problema van ser sempre insuficients. Només en l'etapa republicana fou entomat amb seriositat, a part per la iniciativa mateixa dels arquitectes. Impregnats dels principis progressistes del Moviment Modern, els professionals del GATEPAC¹¹ van fer nombroses pro-

5. CABRÉ I PUJADES, 1989 i MORENO, 2011.

6. *Història de l'H* 139.

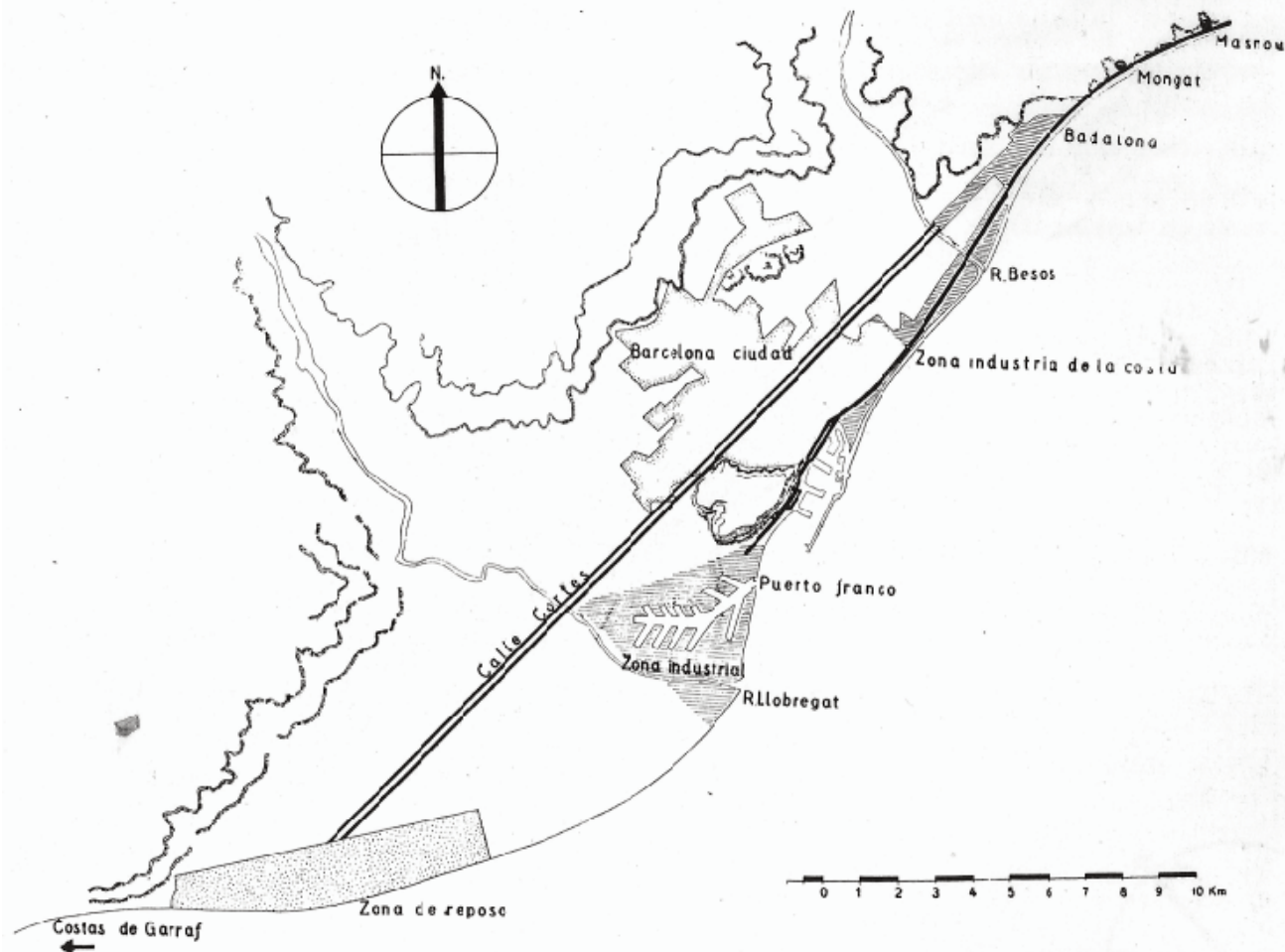
7. *L'Hospitalet desxifrat*, Ajuntament de l'Hospitalet, 1986.

8. CARRERAS, 1980: 22

9. PONS i MARTINO, 1929: 11-52 i 77.

10. *Barraques...*, 2008: 4

11. Grup d'Arquitectes i Tècnics Espanyols per al Pro-



Projecte de localització de la Ciutat de Repòs per a la classe treballadora; una proposta del GATEPAC. La Granvia és un element prioritari per l'articulació de l'àrea metropolitana de Barcelona. Font: AC. Documentos de actividad contemporánea, núm. 7, 1932, pàg. 27.

postes, encarregades i/o recollides per les institucions republicanes. Podem destacar com en el plans urbanístics, elaborats pel GATEPAC i Le Corbusier entre 1931 i 1933, la Gran Via era l'eix de creixement principal per la ciutat. Ja preveien que havia de ser una via de comunicació amb el Delta i les seves platges, on es proposava una "ciutat de vacances" per a la classe treballadora.

En la postguerra, el problema de la manca d'habitatge empitjorà encara més. Al comen-

çament de la dècada de 1960 es calculà que a l'àrea de Barcelona hi havia prop de 20.000 barraques.¹² A les formes habituals d'infrahabitatge (barraques, dispeses, amuntegament en els pisos, etc), s'hi afegiren les coves. Els primers pendents de la Serra de Collserola

grés de l'Arquitectura Contemporània, creat en 1930. Hi havia un grup català, el GATCPAC, autor dels projectes a Catalunya.

12. AC, núm. 13, 1933: 21-28 i núm. 4, 1931:27 i núm. 7, 1932: 27

foren aprofitats per fer refugis antiaeris durant la Guerra i més tard foren aprofitats per viure-hi. A l'Hospitalet hi va haver coves habitades a Sanfeliu i als barrancs de Can Rigalt. En una revista del Col·legi d'Arquitectes s'afirmava que en la dècada de 1940, a Barcelona, s'havien d'haver construït 54.000 habitatges, i només se n'havien fet 16.300, el 30%.¹³

La resposta del règim franquista era gairebé inexistent. Les institucions polítiques partien d'una gran indiferència pels problemes dels més pobres, o, fins i tot, de la satisfacció davant del patiment de les classes majoritàriament “*desafectes*” al règim. La misèria era una forma més de càstig. Però, encara que haguessin volgut fer alguna cosa, la política econòmica (l'autarquia) i fiscal del franquisme feia que les capacitats de les institucions fossin molt minses.

A partir de l'any 1949, el bisbat de Barcelona i els arquitectes comencen a manifestar públicament la gravetat de la manca d'habitatges a l'àrea de Barcelona. Pel que fa a les propostes tècniques, ressorgiren les idees de l'urbanisme progressista d'abans de la Guerra, ben contràries a l'arquitectura oficial del franquisme. Es reprenien les reflexions del GATEPAC i es proposaven, entre d'altres mesures, els edificis aïllats per solucionar la manca d'habitatges.

Per tant, podem afirmar que el polígon de blocs aïllats va entrar en la dècada de 1950

13. BASSÓ *et al.*, 1953

amb creixent prestigi en el col·lectiu professional dels arquitectes, i de mica en mica és acceptat per les autoritats. El primer gran polígon de Barcelona fou impulsat pel Bisbat, *Las Viviendas del Congreso* (1953), i el model es va estendre, com veiem en els *Bloques Onésimo Redondo* a La Florida (1954) i els plans de Bellvitge (1956), Sant Ildefons a Cornellà (1958), etc. El *Plan de Urgencia Social* de 1957 fou l'impuls definitiu per imposar el polígon d'habitatges com una de les formes d'habitatge massiu per respondre a les necessitats que l'allau immigratori estava plantejant a l'àrea metropolitana de Barcelona.¹⁴

7. La Bomba

Un dels nuclis de barraquisme més importants de la conurbació de Barcelona, i el més gran de l'Hospitalet, fou el de La Bomba. Com ja hem vist, per sota de la Granvia hi havia diversos nuclis poblats, alguns dels quals fregaven la consideració d'infrahabitatge, ja que eren nuclis de cases d'autoconstrucció, sense les infraestructures bàsiques. La Bomba, però, era clarament un barri de barraques.

En un plànol de 1926 ja apareixen dos petits nuclis barraquistes on després hi haurà La Bomba. En la dècada de 1940 es produí la consolidació del barri, delimitat pel Carrer Independència i la Carretera Antiga del Prat. Desenes de barraques es van aixecar al llarg d'una mitja dotzena de carrers que partien de la Granvia, que en aquell moment era poc més

14. FERRER, 2008: 299-301.

que una extensió allargada, aplanada i polsegosa. Aquests carrers respectaven l'alineació dels ja existents a Santa Eulàlia, un dels quals, Independència, creuava la Granvia.

Ens hem d'imaginar la gran dificultat de la quotidianitat en aquest barri, en uns anys en els que la vida era difícil per a tota la classe treballadora, encara que visquessin en edificis d'obra amb aixetes i clavegueram. La lenta millora del nivell de vida al llarg de la dècada de 1950 va fer que el febrer de 1958 el bisbe pogués consagrar una petita capella que havien construït els habitants. El 1963 fou creada la *Unión Deportiva La Bomba*. Una església i un club de futbol, les dues primeres manifestacions col·lectives del barri.

Paral·lelament, un nucli de veïns/es, encapçalat pels militants comunistes Pura Fernández i Felipe Cruz, van emprendre un altre tipus d'acció. Davant de les males olors i perills que provocava una sèquia del Canal de la Infanta que hi passava, van dirigir-se el 1965 a l'Ajuntament per solucionar el tema. Com que no van obtenir cap resposta, van decidir de tapar-lo ells mateixos. Val a dir que a la barraca de Pura i Felipe es van fer importants reunions del PSUC, i a la seva figura s'amagava una "vietnamita", un estri artesanal amb el que es feien els fulls de propaganda, butlletins, etc.

En aquell mateix any de 1965, també van entrar en contacte amb la Cooperativa d'habitatges de Can Tunis, per crear-ne una a La

Bomba, projecte que va materialitzar-se. En un reportatge de la revista *Ideal*, de Can Tunis, se'ns informa que a La Bomba "*existe un grupo de más de 300 barracas, donde habitan unas 500 familias, rayando las 2.000 personas*".¹⁵ Mentrestant, aquest grup construï un petit centre cívic que havia d'acollir la primera escola del barri.

Les famílies que havien format part de la Cooperativa d'habitatges de La Bomba es van traslladar en 1968 i 1969 als pisos que havien comprat a Bellvitge. Els primers anys de Granvia Sud van coincidir amb aquesta important reducció de La Bomba. L'arribada de Vicenç Capdevila a l'alcaldia en 1973 va significar un important canvi en la vida del barri. El nou govern municipal va dedicar molta atenció al barri, que es va sumar a l'onada reivindicativa d'aquells anys i el 1975 va crear la seva associació de veïns.

A més de diverses lluites per millores urbanístiques, sanitàries, etc. a La Bomba mateix, la gran aspiració d'aquells anys dels seus habitants va ser la concessió de pisos al nou barri que s'estava construint en aquell moment per iniciativa pública: el Gornal. Finalment, el sorteig de 252 habitatges per a famílies de La Bomba es va fer el març de 1976.¹⁶ Tanmateix, el retard en l'entrega de les claus va provocar una manifestació i tall de la Granvia, dissolta amb brutalitat per la policia el setembre.

15. cit a ORTIZ, 1997:171

16. *La Vanguardia* i *Diario de Barcelona*, 26 de març de 1976



Imatge de La Bomba vista des del Bloc F, a la primera meitat de la dècada de 1970. Font: Arxiu AVIC.

Finalment, la majoria de les famílies es van traslladar al Gornal el novembre, però 28 d'elles no ho van poder fer perquè no podien pagar el preu dels pisos.¹⁷ A partir d'aquell moment, La Bomba va acollir famílies especialment pobres i marginals fins la seva gradual desaparició al llarg de la dècada de 1980.

8. Els constructors: Balañá i Vallet

Les terres en les que es va construir el barri de Granvia Sud pertanyien a Pere Balañá Espinós (Barcelona, 1883-1965). Aquest empresari santsenc va començar els negocis en el

ram del bestiar i d'aquí va passar, el 1927, a gestionar les tres places de toros que hi havia a Barcelona. Més endavant va comprar la Monumental i va fer-se amb el control de moltes places d'Espanya. A més, va diversificar la seva oferta d'espectacles amb cinemes i teatres. Malgrat el seu passat republicà i catalanista, va saber situar-se dins del règim franquista organitzant corrides benèfiques a favor de les vídues i orfes de militars. Havia estat escollit com a regidor de Barcelona el 1915 en una llista republicana, però la seva bona relació amb l'alcalde Porcioles el va portar al consistori barceloní per segona vegada el 1963.

Més relació amb l'Hospitalet tenia el seu germà, Josep, que compartia els negocis de Pere. Josep Balañá i el seu soci en el sector

17. *Destino*, núm. 2.039, 28 d'octubre de 1976 <http://mdc2.cbuc.cat/cdm/compoundobject/collection/destino/id/190415/rec/10>



*La plaça de toros Monumental, l'any 1958. Aquest va ser el nucli del negoci de Pere Balañá.
Font: Arxiu CELH.*

d'escorxadors i carnisseries, Vicenç Tarrazón, obren el cine Romero, a La Torrassa, el 1931. Serà el primer d'una llarga sèrie de la societat Balañá-Tarrazón (primer Vicenç i després el seu fill Jaume): Victoria a Santa Eulàlia, Alhambra, Romero, Continental i Juventud a Collblanc-La Torrassa, Florida a La

Florida, Navarra i Rívoli a Pubilla Casas. El 1967, any del naixement de Granvia Sud, Josep Balañá era copropietari de vuit dels tretze cinemes que hi havia a l'Hospitalet.

Josep Balañá, com a empresari ramader, va fer una petita carrera política a l'Hospitalet,

que no anava malament pels negocis en aquells anys d'autarquia i intervencionisme de les institucions polítiques en l'economia. Durant la dècada de 1940 fou un dels dirigents de la *Hermandad de Labradores y Ganaderos*, el sindicat vertical agrari. Com a tal, fou escollit regidor el 1948. També fou el president de la *Cooperativa Vaquera* de la ciutat en la dècada de 1950.

Les terres on després es va construir el barri servien per les activitats ramaderes de les empreses dels Balañá. Diversos testimonis indiquen que en Pere fins i tot va fer la proposta de construir-hi una plaça de toros, però que l'Ajuntament de l'Hospitalet li va denegar. El que sí van construir va ser una edificació amb un habitatge, ocupada pel sr. Brea, i dependències per animals, especialment cabres, que va conviure uns quants anys amb el nou barri, com veurem més endavant.

Per portar a terme aquesta iniciativa, els Balañá, que no eren al negoci de la construcció, es van associar amb Federico Vallet Nubiola. Vallet era la tercera generació de l'empresa familiar de construcció, tot i que al començament la compaginaven amb una farmàcia. Arran de la mort del seu pare el 1959 es va situar al capdavant de l'empresa, que va créixer molt gràcies a l'augment de l'edificació d'aquells anys i a les seves bones relacions amb l'Opus Dei.

La relació del matrimoni Federico Vallet-Núria Barceló amb alts càrrecs de l'Opus, com Salvador Moret, Álvaro del Portillo i fins i tot

el fundador José M^a Escrivá fou molt estreta.¹⁸ Hem de recordar la creixent influència política i econòmica d'aquesta organització religiosa ultraconservadora arreu del món i, en concret, a Espanya des de l'any 1957.

La primera relació pública entre els Balañá i Vallet la trobem el 1960 en l'aportació que el segon feia a una de les corrides de toros benèfiques abans esmentades.¹⁹ La relació personal entre les dues famílies també es mostra en la presència de Vallet en l'enterrament de Pere Balañá, i en el de la seva dona, el 1965.²⁰ El desembre d'aquell any s'inaugurava la gran obra pòstuma del patriarca de la família, el Palacio Balañá, construït per Federico Vallet, S.A.

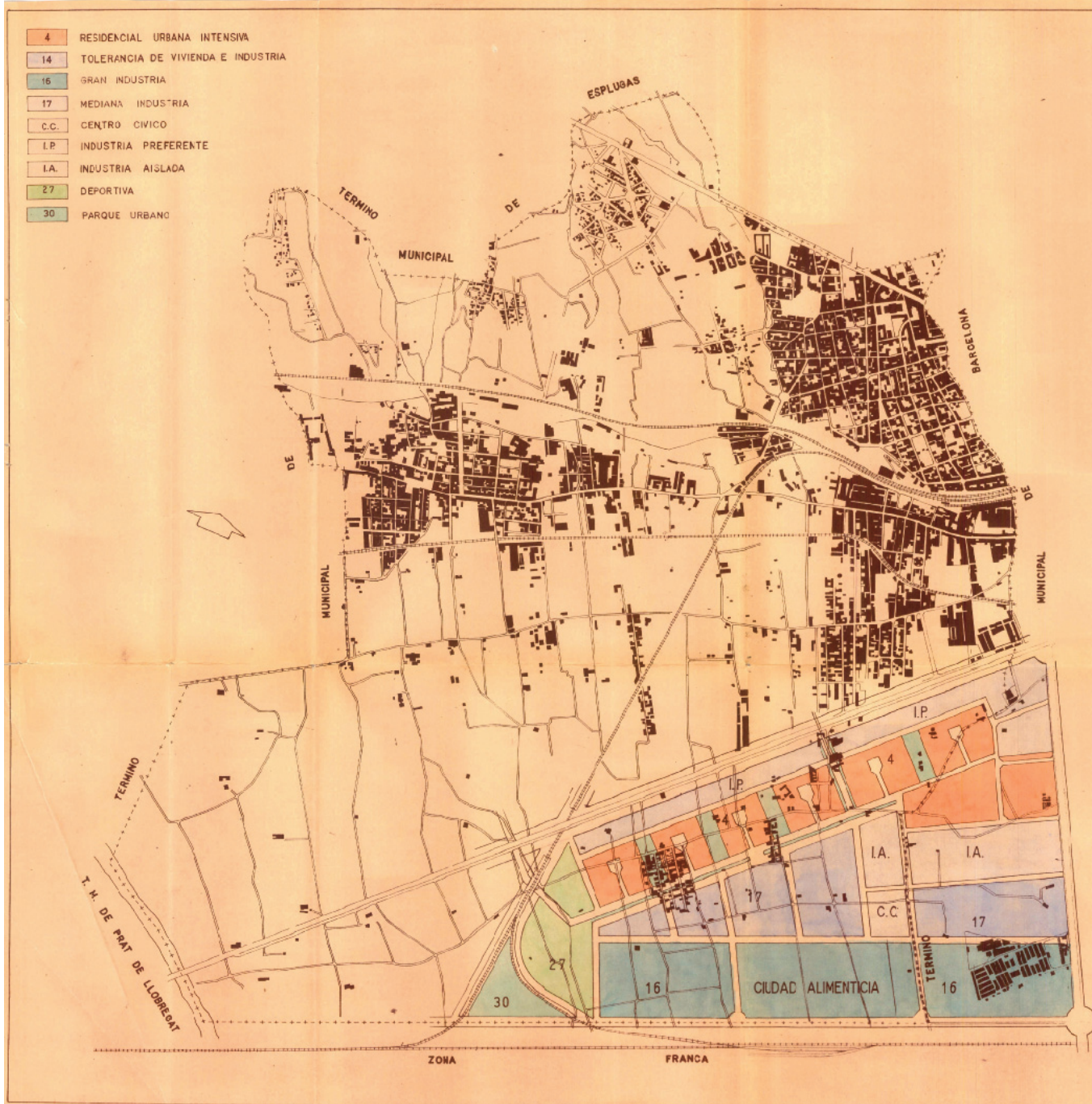
9. La planificació del barri

La situació de manca d'habitatge que hem descrit abans va impulsar l'aprovació del *Plan General de Ordenación Urbana de Barcelona* (conegut com Pla Comarcal) en 1953. Aquest gran pla afectava a 27 municipis de l'àrea barcelonina i zonificava el territori segons la seva funció. Seguia l'esperit dels plans dels anys 30, i també algunes de les seves propostes concretes, i d'aquesta manera, les vores de la Granvia es preveïen com a zona edificable intensiva.

18. *Palabra*, octubre 2014, pàg. 28.

19. *La Vanguardia Española*, 9 d'octubre de 1960, pàg. 24.

20. *La Vanguardia Española*, 9 de gener de 1965, pàg. 23 i 6 de març de 1965, pàg. 27.



Plànol de l'Hospitalet (1958) en el qual es representen els espais construïts i el Pla Parcial de Gran Via Sud. Aquest és el projecte aprovat l'octubre de 1958 per l'Ajuntament.
 Font: Arxiu de l'Hospitalet (AH).

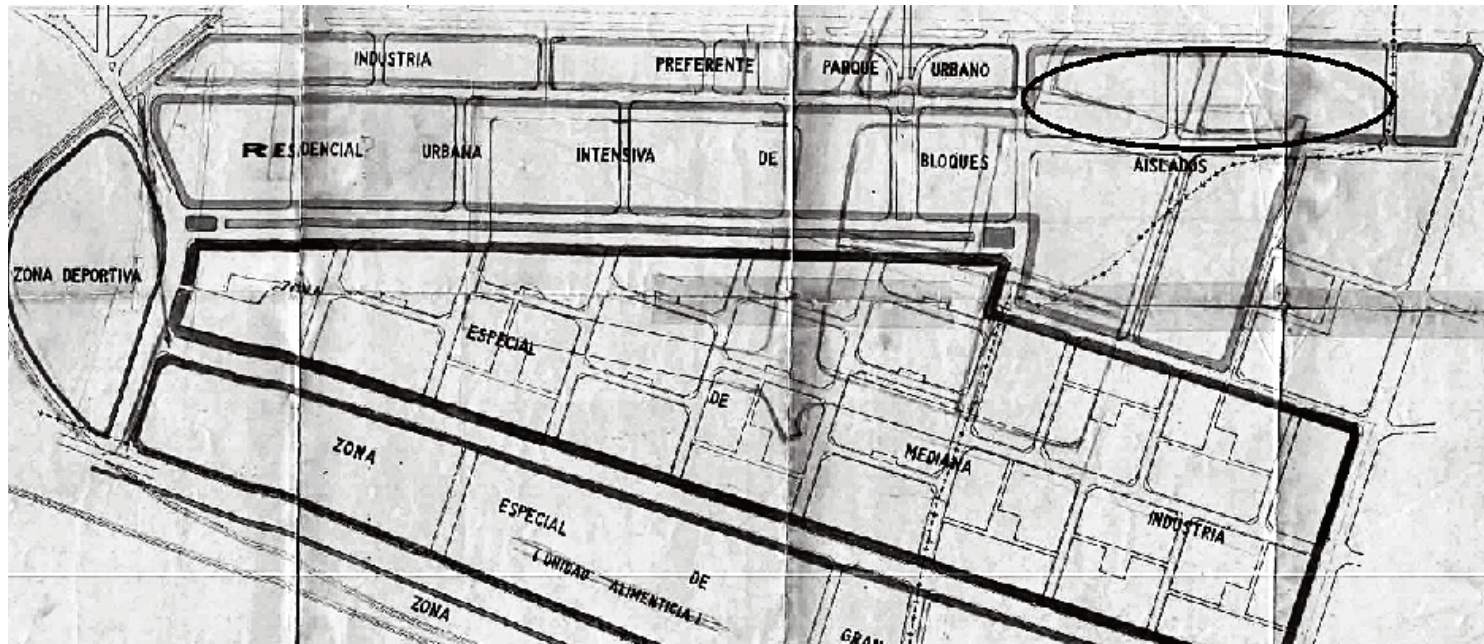


*L'entorn de la plaça Cerdà vers 1958. A la part superior, d'esquerra a dreta: La Phillips i els habitatges de SEAT, les fàbriques Alpur i Renom, els terrenys de Balañá on es construirà el barri, la Granvia i la caserna de Lepant.
Font: AVIC.*

Les propostes globals del Pla del 1953 havien de ser desenvolupades en plans parcials, que es van elaborar els anys següents. *El Plan Parcial de Ordenación del Sector Granvia Sur* fou presentat inicialment l'octubre de 1958 i afectava el terme de l'Hospitalet per sota de la Granvia i també a terrenys de Barcelona. Era el sisè pla parcial que s'aprojava a la ciutat, després dels de La Florida, Les Planes, Provençana, Granvia Nord i Bellvitge. En els següents anys es faran els de Can Serra, Carretera del Mig, Pubilla Casas, Gornal, Sanfeliu i el Centre.

En aquell primer Pla Parcial, del 1958, la zona edificable a la banda sud fou substituïda per zona industrial. La política de l'Ajuntament d'aquells anys era la de crear sòl industrial, “*concibiéndose así a Hospitalet no como centro dormitorio de la gran urbe sino como una unidad de empleo, autosuficiente*”.²¹ D'aquesta manera, en la mateixa època que es reformava aquest pla parcial es creaven d'altres polígons industrials a l'Hospitalet: Provençana i Carretera del Mig (1956 i 1959, respectivament).

21. AH 13511.



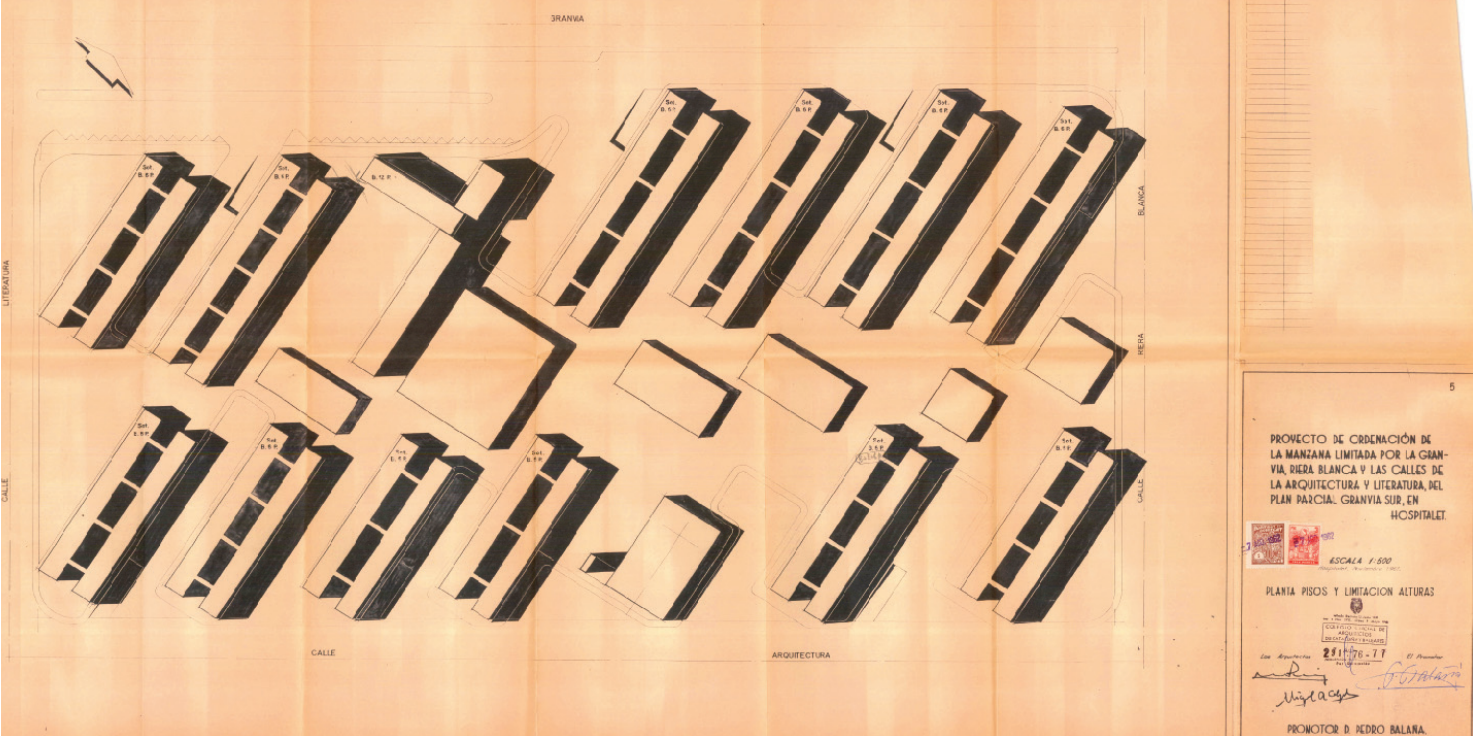
Pla Parcial de Gran Via Sud aprovat el maig de 1959. Veiem com a la dreta, la franja edificable ocupa part de l'espai abans qualificat com a industrial, coincidint amb les propietats de Pere Balañá. Font: Registre de Planejament Urbanístic de Catalunya <http://ptop.gencat.cat/rpucportal/App-Java/cercaExpedient.do?reqCode=veureDocument&codintExp=110389&fromPage=load>

Tanmateix, en el procés de discussió del Pla, el maig de 1959 foren presentats uns altres plànols altres plànols amb un canvi a la franja industrial al sud de la Granvia, a l'extrem superior, el més proper a Barcelona: una important parcel·la és requalificada, deixa de ser industrial i passa a ser “Residencial Urbana Intensivo con Bloques Aislados”.²² Per alguna raó ja no es veia tan necessària la indústria en aquest indret, i només en aquest indret, car la resta del terreny contigu a la Granvia es va mantenir com a industrial.

El Pla Parcial, amb aquesta modificació, fou aprovat definitivament per la Comissió d'Urbanisme (la institució que regulava el Pla Comarcal) el juny de 1960. El novembre de l'any següent, Pere Balañá presentava un *Proyecto de Ordenación de la manzana limitada por la Granvia, Riera Blanca y las calles Arquitectura y Literatura*, una parcel·la de gairebé 75 mil m² de la que ell era propietari del 89,3%.

Potser aquí trobem la raó de la sorprenent requalificació de dos anys enrere. Balañá va aconseguir que requalifiquessin el seu solar per poder fer pisos, amb els que es guanya-

22. Id.



Projecte del barri aprovat el 1961. Una vintena d'edificis, cadascú amb una funció diferent: blocs d'habitatges, escoles, centres comercials i fins i tot una església i un cinema.
 Font: AH 13273.

34

ven molts més diners que fent naus industrials. Tot plegat un cas típic de com funcionava l'urbanisme metropolità en aquells anys: de camps de farratges a sòl urbanitzable en un tres i no res.

El projecte de 1961 és l'origen del barri actual. S'hi projectaren 19 edificis, dels quals 12 eren blocs d'habitatges amb soterrani, planta baixa i sis plantes més, 1 bloc de planta baixa i 12 plantes més, 2 edificis comercials, 1 edifici per escola, 1 edifici per escola bressol, 1 edifici per església i, com no, 1 edifici per cinema.

En aquest projecte ja hi trobem els blocs amb l'alineació amb la que després foren construïts, que no es correspon amb la de la Granvia. Segons la memòria del projecte, se'ls po-

sava amb una orientació nord-est, amb un lleuger gir, per assegurar que tots els pisos tinguessin com a mínim una hora de sol en el solstici d'hivern. També en el projecte inicial, els diferents blocs eren designats amb lletres, com encara els veïns els coneixen.

En total, s'hi preveïen 1.366 habitatges, que, amb una mitjana de cinc persones per pis, generaria un barri d'uns 6.380 habitants, amb una densitat de 756 habitants per hectàrea. S'edificaria en 23.753 m², un 32% de la superfície total, i es fregaria l'índex d'edificabilitat màxim permès, d'1'8.²³ L'Ajuntament de l'Hospitalet aprovà aquest projecte el juliol de 1962.

23. L'índex d'edificabilitat d'1'8 vol dir que el total de m² construïts (134.499) no pot superar la superfície de la mansana (74.866) multiplicat per 1,8. AH 13273.