



*Foto de la pàgina anterior: El barri al 1975.
Font: Arxiu AVIC.*

“No hi havia res”

1. La construcció dels primers blocs

L'any 1962 s'aprova el projecte del barri, amb la tipologia de polígon d'habitatges, un model constructiu que en aquell moment responia a uns principis moderns, i fins i tot progressistes, i que encara no havia patit la degradació i desprestigi d'anys posteriors. El projecte dels primers blocs fou encarregat als arquitectes Luis Casamor i d'Espona (1916-2003) i Manuel Puig Ribot (1933-2014).

Casamor pertanyia a una família molt lligada a l'art. El seu germà Antoni era escultor, i un altre germà, Joaquim M^a també era arquitecte, encara que va destacar pel disseny de parcs. De fet, quan el barri es construïa, era Director Tècnic del Servei de Parcs i Jardins de l'Ajuntament de Barcelona. Luis Casamor, amb l'empresa dels Balañá i la constructora de Vallet també, va treballar en la reforma del cinema Rex l'any 1969.

Puig Ribot era l'arquitecte municipal de l'Hospitalet, i ho va ser fins 1976. I era el fill de l'anterior ocupant del mateix càrrec Manuel Puig i Janer, l'autor de les dues esglésies de Santa Eulàlia i l'edifici del COPEM, com ja hem comentat abans. Més enllà de Santa Eulàlia, va dissenyar tots els edificis importants de la ciutat fins la dècada de 1960.

Tornant a Puig Ribot, podem dir que fou l'autor del Mercat del Torrent Gornal o del cinema Rívoli (1964), entre d'altres edificis de la ciutat. El Rívoli, per cert, el va fer per l'empresa de Balañá i Tarrazón. Per tant, des d'aquell any, com a mínim, hi havia una relació comercial entre l'arquitecte i els Balañá. Co-neixença, segur que la tenien d'abans, donades les activitats d'uns i altres.

En els primers anys del barri es van construir només cinc blocs, els designats amb el nom A, B, C, D i F en els plànols originals i amb el que van ser coneguts, i encara ho són, pels seus ocupants. De fet, van ser els únics edificis del barri durant trenta anys.

L'any 1967 foren construïts els blocs A i C, de 120 i 180 pisos, respectivament. L'any 1968 es van entregar les claus del bloc B, de 180 pisos. El bloc F fou enllestit l'any 1970, i té 210 pisos. El bloc D va ser construït el 1971, i té 315 pisos. En total, un miler d'habitatges.

Els pisos d'aquests blocs tenien una superfície i una qualitat superior a la de la majoria dels altres edificis que es feien en aquell moment a l'Hospitalet, especialment en els polígons d'habitatges, com ara Bellvitge o Can Serra. Els pisos més grans feien 105 m² amb la terrassa i balcó inclosos, amb quatre habi-



*Els primers dos blocs en construcció, el desembre de 1965.
Font: Fons TAF, Arxiu Nacional de Catalunya (ANC).*

PROMOTOR: INMOBILIARIA GRANVIA, S.A.
conjunto residencial granvía

Arquitectos:
D. Juan Sureda de Escoria
D. Manuel Puig Ribot
D. Enrique Mira Ferrás



COLABORADORES:	JARDINERIA Y CONSTRUCCIONES INTIANS, S. A. CAROLINER 43 Aving. José Antonio, 682. 47° 57' Tel. 222 24 16. 222 48 32 BARCELONA	TEXSA Ingeniería de Construccions, Pte. Marítim, 5-13, BARCELONA
J. GUARRO, SOC. Pintors Decoratius Pta. Marga, 2 Tel. 222 02 81, BARCELONA	Electropro s.l. Instalaciones Industriales y Domésticas de Electricidad y Fontaneria. Barris, 2 Tel. 200 05 18, BARCELONA	FORM-STYL Muebles Modernos, Balmes, 68 Bis. Tel. 200 58 81, HOSPITALET DE LLOBREGAT (Barcelona)
Luis Serret Transportes y Autos para la Construcción, Explotaciones y Movimiento de Tierra Earth, s/n Tel. 200 00 99 BADALONA	TECSA PADROS Y SOLER, S.A. Fabrica de aparatos a combustibles líquidos y generadores eléctricos, Suroeste, 400 Pta. Pau, s/n Tel. 280 18 00, BADAJONA	NORMA Puentes, Artículos de Decoración, Rda. Guano, 2 Tel. 225 96 74, BARCELONA
YESERA GALINDO Sra. Anaya, 15, Tel. 200 17 52, BARCELONA	PIAVIT Masaco Vidrio, Depósito Central Ventas, Avda. Grial, Suroeste, 7, BARCELONA	MARTINO SA Piscinas de madera, Pabellóns Normal, Homenaje Rda. Catalunya, 104, 17 Tel. 200 14 26, BARCELONA
vitrocolor s.a. Ceramix Interiors Resaltos, 84 Bis, Tel. 250 38 74, BARCELONA	comercial de laminados, S.A. Amador Heras Oficina y almacén Central, Pta. del Real, 200, s/n, Tel. 207 42 00, 207 37 00, SAN ADRIAN DEL BESOS	MOHRENS VALERIANO, S.A. Alumina, Pinturas y Grapes Cruet, 24, 26, Tel. 224 03 82, BARCELONA
FRANCISCO ESTEVA Artículos Sanitarios/Cerámicos/Oxidación, 48 Tel. 222 50 95	INSTALACIONES GUILLERMO Fontanería Valencia, 43 Tel. 201 01 80, BARCELONA	CECIBARRA Llapis Cerámicos Refractos, Catepils, Cementeria, Placeres, y Vestigues Riera Coma, s/n, Tel. 51, MOLINS DE RIU (Barcelona)
TALLERES EKOR, S.L. Carpintería de Obras, Carpintería Moderna, Argel, Guinard, 40 HOSPITALET DE LLOBREGAT	CEMENTOS TÉCNICAS S.L. Plata y Suroeste, Dupujol, 208 Tel. 201 12 60, 220 12 88, BARCELONA	ESCABIA Pte. Colón, 4 Tel. 220 65 12, BARCELONA
VDA. DE ANTONIO BARTOLÉ, S. A. Caja Suroeste en 1880, MAJESTAS, Muebles para con- strucción y decoración, Urgel, 95 Tel. 223 48 87, BARCELONA	ASLAND Cemento, Avda. de Europa, 3 Cinegta, 325, Tel. 229 49 50, BARCELONA	DURAX, S.A. Fontanería Cinegta, 32 Tel. 224 50 00, 224 53 43, BARCELONA

EMPRESA CONSTRUCTORA
FEDERICO VALLET, S.A.
CONSTRUCCIONES

Publicitat del Conjunto Residencial Granvía, amb una imatge del Bloc A i les marques del materials utilitzats (1968).

Font: Arxiu CELF.

tacions, dos banys, gas ciutat, ascensor, etc. Tot això no era habitual a la ciutat a finals de la dècada de 1960.

Tanmateix, la superfície i el preu dels pisos es va reduir segons s'anaven construint els blocs, arran de les dificultats per vendre'ls, com ara veurem. A l'últim, el bloc D, on ja no hi van posar ni balcons, es van construir més del doble de pisos que al primer, el bloc A.



El primer bloc, l'A, poc després de la seva construcció.

Font: Arxiu AVIC.

39

Com era habitual, la urbanització dels carrers de l'interior del barri i dels contorns no es feia de forma paral·lela a la construcció dels edificis, i els vials eren majoritàriament de terra i fang. Evidentment, aquesta situació va canviar amb els anys, però va trigar molt en millorar. En canvi, segons recorden les persones que van participar en el taller, el passeig arbrat a les voreres de la Granvía, un arranjament que ja existia prèviament a la construcció del barri, era molt agradable.

2. L'accés als habitatges

Els primers pisos es venien sobre plànol, des de l'any anterior a la seva entrega. La compra d'un pis de Granvía Sud el 1966 costava una



*El Bloc F en construcció (1969).
Font: Arxiu AVIC.*



*El Bloc D en construcció, (1970).
Font: Arxiu AVIC.*

40

entrada de 200 a 260.000 ptes., més uns pagaments mensuals de 5.000 ptes. durant 10 anys, el que pujava a 600.000 ptes. La diferència fins el preu total de 1.185.000 ptes., es pagava mitjançant una hipoteca subrogada per la immobiliària en una caixa d'estalvis. En aquests anys, per un pis a Can Serra es demanava una entrada de 69.000 ptes. L'any 1972, els pisos de Granvia Sud valien més d'un milió i a Bellvitge oscil·laven entre 460 i 600 mil ptes.

La venda dels pisos no va anar al ritme que la immobiliària volia i va haver d'ampliar les formes de la seva comercialització. Van començar a llogar-los. Els lloguers dels pisos de tres o quatre habitacions dels primers dos blocs, A i C, eren de 2.880 ptes. mensuals. El preu del lloguer era relativament baix perquè els blocs s'havien acollit a la legislació de les que s'anomenaven "*viviendas de renta limitada*".

Això sí, s'havia d'avançar una quantitat corresponent al lloguer dels sis o vuit primers anys, que oscil·lava entre les 210 i les 280 mil ptes. La diferència en l'entrada corresponia a si el pis era de tres o de quatre habitacions.

Segons la publicitat en la premsa escrita, en 1969 també es van començar a oferir apartaments-estudis per 3.000 a 3.500 ptes. mensuals. El 1970 s'oferiren pisos per 300.000 ptes. d'entrada i el pagament de la resta de l'import en terminis durant 10 anys. A finals d'aquell any també es van començar a vendre pisos de tres habitacions, els del bloc D, per als que es demanava una entrada de 100.000 ptes., encara que també s'havien de pagar unes altres 50.000 en terminis que es podien negociar. La resta, s'abonava al llarg de 10 anys. En general, la forma de compra o lloguer dels habitatges fou força diversa.



La Plaça Cerdà en obres i els primers quatre blocs de Granvia Sud ja construïts. Imatge presa el març de 1971.

Font: Fons TAF, ANC.



*El Bloc F, poc després de la seva construcció. Podem veure que era el límit del barri.
Font: Arxiu AVIC.”*

42

Els blocs d'aquesta primera tongada no tenien aparcaments, com era habitual en aquella època. Tanmateix, arran d'una inundació a començaments de la dècada de 1980, l'editorial Planeta va oferir uns baixos de la seva propietat per aquesta funció al bloc A. Aquest va ser l'origen dels primers aparcaments coberts del barri.

L'any 1982, Federico Vallet va trencar amb la immobiliària que gestionava els pisos de lloguer i, com a resultat, en va rebre un centenar en propietat. La forma jurídica va ser una reducció de capital de la societat immobiliària. Els llogaters varen ser degudament informats per part del notari corresponent que podien exercir el dret a retracte. Així, els que varen voler i poder, varen adquirir el pis que te-

nien llogat a un preu força convenient, aproximadament la meitat del 1.500.00 ptes. que es demanava als altres veïns que no havien tingut aquesta oportunitat. Uns anys després, Federico Vallet va considerar que havia tret pocs diners d'aquesta maniobra i va escriure als qui havien comprat aquests pisos dient que la seva situació era il·legal i que havien de pagar més o tornar-li el pis. La ràpida mobilització i consulta a professionals del dret ho va deixar tot en un ensurt.

Tot plegat ha fet que, dels primers cinc blocs (excepció feta del bloc D), la modalitat de tinença dels pisos que inicialment eren de lloguer, hagi anat variant al llarg del temps i actualment siguin majoritàriament de propietat.

3. Els primers habitants

Els primers habitants del barri van arribar entre l'abril i el maig de 1967. Les persones participants en el taller recorden l'espai del barri abans dels blocs i en els primers anys i destaquen aquestes característiques:

— “Tot aquest espai d'aquí eren camps de menjar per als animals d'en Balañá. Endavant hi havia la caserna, on hi ha

el Granvia 2 hi havia el barri de La Bomba, més avall hi havia el barri de les escombraries, Can Pi que es deia...

— Tot això eren masies.

— També hi havia dues fàbriques.

—Una de cartró per caps de sabates, on s'usava l'antic molí per moldre la pasta de paper, i la fundició d'alumini, que va donar molts problemes a l'escola pels fums que feia.

—Quan feien anar el Canyet feia una pudor que allò era horrorós. Al Canyet hi portaven els animals morts. La pudor arribava a la Plaça Espanya.

—Una de les coses que passava per aquí és el rec del Canal de la Infanta.

—Quan vam arribar al primer bloc estava tot “destartalat”, que fins i tot veïem els avions enlairar-se, perquè no hi havia obstacles.

—Quan la Plaça Cerdà era plana i només hi havia dos carrils d'anada i dos de tornada, tot el que hi havia cap aquí era camp. Estava la casa del Brea, on guardaven el bestiar del Balañá. La gent del barri anàvem a buscar-hi la llet.”

—”Quan va començar el barri van posar al costat un magatzem de la Pirelli”

El preu dels pisos de “Residencial Gran Via” (per la seva superfície, per la seva suposada millor qualitat), era superior al de la mitjana dels pisos de la ciutat. Això va fer que les persones que els ocupaven no fossin de la mateixa tipologia social que les que començaven a habitar la resta de la ciutat.

Les categories professionals de la població del barri eren, dintre de la classe treballadora, d'una certa qualificació. Hi havia professionals de l'ensenyament, administratius/ves, comercials, etc.

— “A diferència d'altres barris, de mà d'obra totalment dependent, aquí la majoria de la gent que va venir era de classe mitjana, d'una certa qualificació. El que no tenia un ofici tenia una carrera.

— L'entrada dels pisos, 250 mil pessetes, no la podia pagar tothom. En aquella època 250 mil pessetes eren molt.

— El preu dels pisos era un filtre important”

Una altra de les característiques diferencials de la població de Granvia Sud respecte als nous barris de l'àrea metropolitana era que no procedia de la immigració de fora de Catalunya. Venia de Barcelona, especialment de Sants, on hi havia poca oferta d'habitatge nou, d'altres barris de l'Hospitalet, de Cornellà... Per moltes persones Granvia Sud era un apèndix del seu barri de Barcelona (La Bordeta, El Poble Sec, etc.).

— “Des de Sants, veies que hi havia aquests blocs. Eren molt a prop. La gent de Sants que no podia trobar lloc a dintre del seu barri, venien aquí a peu molt fàcilment, des de Sant Medir.”

En el que s'assemblaven al veïnatge de qual-sevol d'aquells barris era que eren majori-

tàriament matrimonis joves que cercaven el seu primer habitatge estable, que tenien criatures petites o que van tenir-les al poc temps d'arribar-hi.

- “Tots érem de la mateixa edat.
- La majoria érem matrimonis joves amb fills, hi deu haver deu anys de diferència entre els més grans i els més joves.”

Els primers anys de Granvia Sud van ser també els de l'esclat de la lluita feminista. Les persones participants en el taller, les més compromeses políticament i social, recorden que la primera generació que va ocupar el barri, ja havia incorporat aquesta mentalitat. No sabem si són representatius de tota la població.

- “Nosaltres ja havíem assumit el nou rol de la dona. La meva dona treballava, sempre havia treballat. Jo crec que ja s'havia fet aquest canvi.
- Els que vam venir a viure de recent casats tots treballàvem. Dones i homes.
- Durant un temps va ser un barri dormitori.”

De mica en mica la convivència es va fer més estreta entre aquelles persones que compartien edat, inquietuds i problemes. Les primeres relacions es feien entre veïns d'escala, i dels números 33-35 i del 13 parteix la iniciativa el 1968 de celebrar la revetlla de Sant Joan al carrer.

El que va sortir al taller en diverses ocasions va ser l'escassa relació del barri amb la resta de l'Hospitalet durant molt de temps:

- “Alguns, fins que no van signar l'escriptura no sabien que això era l'Hospitalet.
- I alguns que van signar l'escriptura i no es van assabentar fins que van haver d'anar a contractar la llum a La Florida i l'aigua al Carrer Barcelona.
- Quan jo era a l'associació, molta gent de l'Ajuntament no sabia que això era l'Hospitalet.”

- “El barri no s'ha sentit identificat amb l'Ajuntament de l'Hospitalet, des d'un principi estava aïllat. Això li ha donat més ales a la gent d'aquí a anar-se'n cap a Barcelona o El Prat que no anar-se'n a l'Ajuntament de l'Hospitalet.
- A més a més de la Granvia hi havia el Carrilet. Havies de passar per un forat a la paret de la tanca perquè si no, havies de fer un parell de kilòmetres cap a una banda o cap a l'altra.”

- “El lligam d'aquí amb Santa Eulàlia estava molt limitat per la paret del tren. Els fills que anaven a l'institut, per exemple... sort del forat. A l'Aprestadora amb Pareto hi van fer un forat i els nens passaven per allà.
- Per anar al Mercat de Santa Eulàlia a comprar, les dones també passaven pel forat.
- El tapaven avui i demà hi tornava a ser.”

Una de les primeres veïnes del barri fou l'alcaldeessa de Madrid en el moment d'escriure aquest text, Manuela Carmena. Quan fou expulsada de la universitat madrilenya arran de la seva militància en el PCE i la seva lluita antifrancquista, va haver d'aconseguir la llicenciatura en dret a València. El seu promès, però, ho va haver de fer a la facultat d'arquitectura de Barcelona. Això va provocar que Carmena es traslladés a Barcelona el 1966.

La parella va llogar un pis al barri, i Carmena va desenvolupar bona part de la seva activitat professional i política a la ciutat. Va obrir un despatx al barri del Centre i el seu pis servia per fer reunions del PSUC, el partit germà del Partit Comunista d'Espanya a Catalunya. Va participar en la creació de Dones Democràtiques (amb Mercè Olivares, Montserrat Roig, entre d'altres), un moviment social i polític feminista que finalment no va reeixir. Una assemblea d'aquest moviment es va fer la paròquia de Sant Isidre.

Carmena va establir una estreta relació amb la parella Pura Fernández i Felipe Cruz, els militants comunistes que vivien a La Bomba, dels que ja hem parlat. Arran de la detenció d'aquest matrimoni, l'abril de 1968, l'advocada es va encarregar de la seva defensa. Poca cosa podien fer davant la policia i els tribunals franquistes, i aprofitava les visites per ensenyar a Pura a llegir amb les etiquetes dels pots de Nescafé.

Aquell any, Carmena i el seu marit tornaren a Madrid. Quan els detinguts hagueren d'a-

nar-hi pel judici davant del *Tribunal de Orden Público*, Carmena acollí a Pura i Felipe a casa seva.

L'exemple de Manuela Carmena ens recorda que en aquells primers anys hi va haver una certa mobilitat en les persones que van ocupar els pisos. El fet que fossin habitatges de lloguer, va fer que per algunes parelles el pis de Granvia Sud fos només un primer estatge abans de trobar el que seria el lloc de residència definitiu.

— “Una part de la gent van tenir els primers blocs com a trampolí i després van considerar que el barri no estava a l'alçada de les seves expectatives i van emigrar cap a Les Corts, cap a Sants...

— Ara sí que està a l'alçada, ara sí que potser no se n'anirien tal com està el barri. Quan van marxar, el barri no és el mateix que és ara.

— És que dos anys abans de fer la festa major [vers 1984] que vam allisar els terrenys, per aquí passaven ovelles i bens.

— I rats penats”.

La primera dada demogràfica de la que disposem ens diu que, un barri que a començaments de 1967 no existia, el 1981 tenia 2.888 habitants.¹ En un terreny que no arribava als 75.000 m² de superfície, hi havia una densitat de 38.576 h/km², una xifra molt semblant a la Bellvitge. Amb l'agregant de l'aïllament del

1. Anuari estadístic de la ciutat de l'Hospitalet, 1992.



46

Travessar la Granvia era necessari per moltes activitats de la vida quotidiana, però era també cada vegada més perillós. Fotografia de 1971.

Font: Arxiu AVIC.

barri, i amb la certesa de que s'havia de construir encara més.

4. La situació dels primers anys

Els començaments són sempre difícils. Les primeres setmanes sense aigua ni llum als pisos, agafant-los de les porteries... Com a la resta dels barris d'aquella època, quan s'edificava primer i després, molt a poc a poc, s'anaven fent les obres d'urbanització i els equipaments, els records dels primers habitants són:

- “No hi havia res.
- No teníem res. Quan es van oferir els

pisos, Zona Residencial Granvia, con piscina, rascacielos, ens van oferir... i després quan vam venir no hi havia ni botigues, ni transports, ni res.”

La primera impressió dels habitatges va ser bona i, en general, el veïnatge està content amb els seus pisos. Tanmateix, alguns dels elements de l'interior, com ara envans o dutxes, no es corresponien amb el que deia la publicitat. Als pocs anys van sorgir greus problemes amb les canonades de l'aigua i del gas, que ja explicarem més endavant, i amb alguns altres aspectes dels edificis, com ara les parets dels extrems dels blocs B i F.

Esment especial mereix el tema de les inundacions, que foren patides des del primer moment. Com és sabut, el nostre país té un règim de pluges amb importants tempestes, especialment a la tardor. Si a això li sumem que el barri es troba a la primera línia de la plana, a tocar dels pendents del Samontà, on la Riera Blanca aboca les seves aigües, tenim la situació perfecta per patir inundacions. Ja en parlarem més endavant.

Els primers establiments del barri van ser els bars “Arturo”(més tard “Gran Vía”) i “Le-

panto”. La primera botiga es va obrir el juny de 1967, on “s’hi venia de tot”, era el que aleshores es deia una botiga d’“ultramarians”. Poc després s’hi van afegir una xarcuteria i un forn. Les compres es feien sobretot al mercat de Santa Eulàlia. L’única comunicació del barri amb l’exterior era l’autobús que anava de la Plaça Espanya a El Prat, i que tenia una parada a la vorera de la Granvia. El més habitual era anar a peu fins el metro de Santa Eulàlia o la Plaça Espanya per agafar els autobusos o el carrilet. Tots els testimonis coincideixen en la sensació d’aïllament i en la dificultat d’anar a qualsevol lloc més enllà d’on es podia arribar a peu.

— “El transport era fatal. Per anar a comprar havia de venir la mare a cuidar-se del crio per poder anar a Sant Antoni.”

— “El barri estava molt aïllat. Travessar la Plaça Cerdà era... passaves unes escales, era com una trampa. I com que no hi havia autobusos.

— Feia por. L’autobús et deixava allà a la Phillips i havies de passar aquell carrer. Nosaltres a la meva filla l’anàvem a buscar a l’autobús, perquè havien sortit uns “gamberros” i l’havien amenaçat, i havies d’anar-la a buscar.

— Hi va haver atracaments.”

Al Bloc A, a les escales 29-31 hi va haver la primera escola bressol del barri, la Santa Rosa. Per fer l’ensenyament primari els nens i les nenes havien d’anar a escoles de Sants,

Santa Eulàlia, La Torrassa, etc., fora del barri. L’assistència mèdica era a un pis del Carrer Aprestadora, on també hi anava tot el barri de Santa Eulàlia.

Quan es venien els pisos es mostrava una maqueta del que havia de ser el barri, amb tots els equipaments previstos en el pla de 1961, en el qual, a més dels 13 blocs d’habitatges, hi havia dos edificis comercials, dues escoles, una església i un cinema. Els/les participants en el taller també recordaven un poliesportiu en la maqueta. La publicitat parlava del “*Conjunto Residencial Gran Via*”, com un barri autosuficient. La diferència entre la maqueta i la realitat augmentava amb el pas del temps, al mateix ritme que la indignació de les persones que hi vivien.

Una de les característiques de Granvia Sud que ben aviat es va manifestar com molt positiva va ser que es tractava d’una superilla. És a dir, que per dintre del barri no hi havia carrers oberts al trànsit de cotxes. Això permetia espais de trobada de les persones que hi vivien i, sobretot, espais de joc infantil. Tots els records coincideixen: els nens i les nenes jugaven al carrer. De fet, donada la situació d’escassa urbanització del barri i els seus encontorns durant varies dècades, la canalla va tenir molts descampats per jugar i embrutar-se durant molt de temps.

La Caserna de Lepant era un veí molt gran però que no afectava gens ni mica la vida quotidiana del barri. D’altra banda, la convivència amb les persones que vivien a La



*Creuar el pont era força complicat al 1971.
Font: Arxiu AVIC.*

48

Bomba fou molt bona, fins la seva marxa al Gornal.

Davant les dificultats va sorgir la solidaritat. El fet que els habitants del barri fossin un grup de persones de característiques semblants davant d'una mateixa situació, va generar una forta consciència i unes fortes relacions de companyonia:

— “La gent que va venir al barri durant un temps es va consolidar. Hi havia famílies que es coneixien, als replans i les escales, hi havia una certa vida comunitària.”

— “Ens coneixíem tots.

— Veies una persona i deies, no se com es diu però és del barri.

— Era un poble. Ens coneixíem tots. I a més a més, com que havíem de lluitar tots junts per aconseguir el barri, això uneix. El veí del 3r 4^a al davant de la meva porta estem parlant del que està passant, de les inundacions, de la seguretat, la Granvia... Tot això ha fet d'aquests cinc blocs un poble. La lluita ens va unir.”

— Va venir una gent estupenda a viure a aquest barri.

— El que ha passat en aquest barri no ha passat enlloc. Aquí vam tenir la desgràcia de l'atropellament d'una noia que sortia amb una moto i llogàvem un autocar i acompanyàvem a la família al cementiri. Era un poble, ens coneixíem tots.

— Això era una illa. Estàvem aïllats.

— Recordo la unió que hi havia a l'escala. Tots recent casats. Hi havia una unió que no la he trobat a cap lloc. (...) Era una convivència maca, potser perquè era un barri tancat, tots vivíem.

— Era poble.”

S'atribueix a Francesc Candel la frase “els barris són els pobles de les ciutats”. Granvia Sud, per les seves característiques físiques, demogràfiques i la seva història durant les aquelles primeres dècades és un dels màxims exemples de comunitat cohesionada, en la que s'estableixen relacions humanes intenses, que perduren amb el pas del temps. La convivència que es va crear entre bona part de les famílies que van habitar en aquells primers cinc blocs s'assembla molt a les millors versions de la vida rural.

5. La Granvia

De seguida, però, un element es va erigir com especialment decisiu per la vida del nou barri: la Granvia. Aquest vial era, de fet, una carretera (la C-246) o més aviat una autovia, des de la Plaça Cerdà, on tenia el seu km 0. La seva importància raïa en que era l'únic accés des de Barcelona al seu aeroport i a les platges del Baix Llobregat i el Garraf.

En poc temps, el trànsit que passava per aquest vial va augmentar moltíssim. La quantitat de vehicles diaris a l'alçada del Pont del Llobregat va pujar d'uns 22 mil el 1965 a uns 52 mil vehicles el 1972.² Els accidents eren molt nombrosos, en tot el seu recorregut, i la carretera va començar a rebre qualificatius a la premsa com “*La autovia de la muerte*” o “*La ruta sangrienta*”³ La Meridiana i la Granvia entre les places Espanya i Cerdà foren els vials amb més víctimes provocades per accidents de trànsit a Barcelona el 1970.⁴

Quan es va iniciar la construcció del barri, la Granvia tenia quatre carrils i el trànsit era abundant. L'avinguda

2. *La Vanguardia*, 28 d'abril de 1972

3. Id. i *La Vanguardia*, 20 d'agost de 1972

4. *La Vanguardia*, 14 gener 1971, pàg. 24



*Així eren els límits de barri vers 1971.
Font: Genís Pascual.*



*La Plaça dels Veïns al 1975.
Font: Arxiu AVIC.*



50

L'espai de la futura Plaça del Repós i la porta de l'Escola Frederic Mistral vers 1976.
Font: Arxiu AVIC.

va esdevenir una barrera que aïllava Granvia Sud de Santa Eulàlia, on era necessari d'anar per a molts serveis. I, el que era molt més greu, no van trigar en produir-se els primers atropellaments de veïns/es, alguns dels quals foren mortals.

— “En total hi ha hagut quinze morts en aquesta Granvia.”

L'accés al barri des d'aquest vial no era gens fàcil en aquells primers anys:

— “Per venir aquí havies de donar la volta en el millor dels casos per Amadeu Torner i alguna vegada havia hagut d'anar a Bellvitge. No teníem entrada, no estava pensat comunicar Barcelona amb aquí.

— A més, aquest camí estava fosc. Només hi havia llum a la caserna i després no hi havia llum.”

Les obres de reforma de la Plaça Cerdà, que van començar el 1970, van afectar moltíssim la vida del barri.

— “Això ens va aïllar totalment. No podíem entrar al barri. Vam arribar a un acord amb l'Ajuntament que ens va habilitar un trosset del camí de la carretera del Prat, que era desastrós, però l'únic accés que teníem.”

Les obres de la Plaça Cerdà foren inaugurades el juliol de 1971. S'hi van construir el pas de primit procedent de la Granvia de Barcelona

i l'enllaç sense semàfor amb el Passeig de la Zona Franca. Aquesta reforma va provocar que la velocitat dels vehicles al seu pas per la vora del barri augmentés.

També es va construir un pas elevat que enllaçava amb la futura Ronda del Mig, però aquesta via ràpida no fou oberta al trànsit fins el març de 1972. Aleshores s'inaugurà un primer tram del que era conegut com "Primer Cinturón de Ronda", que tenia només 5 km (arribava a Les Corts). De mica en mica, però, aquesta via ràpida es va fer més gran i atreia cada cop més vehicles.

Aquestes obres i totes les altres (moltes) que s'han fet, eren patides especialment per la gent de Granvia Sud:

— "Patíem molt quan es feien les obres. Quan es va fer l'"escalextric" vam patir, perquè ens tallava. Cada vegada que es feia una remodelació."

Els anys següents, la Granvia no va deixar de créixer. El novembre de 1976 va esdevenir una veritable autopista de quatre carrils per sentit entre Bellvitge i l'aeroport. La pressió dels lobbys empresarials anava en la línia d'ampliar l'autopista a partir o fins i tot abans de la Plaça Cerdà. I això no era positiu pel barri.

— "Per sortir del barri [amb cotxe] no hi havia semàfors i els cotxes venien per la Granvia... i hi havia molts accidents. Accidents n'hi havia gairebé cada dia.

— Als anys setanta els que no teníem casa per anar els dies de festa i ens quedàvem aquí, els diumenges al matí sortíem al balcó a veure què passava. S'omplia la Granvia i de tant en tant senties la frenada i els cops en cadena. Es feia una corrua. Això era cada setmana.

— La gent de Barcelona venia i quan veia la Granvia, ja no veia semàfors, passava la Plaça Cerdà i començaven a córrer.

— Ho consideraven una carretera i venien a velocitats de carretera.

— Des de Magòria sortien disparats."

Un altre aspecte destacable fou la imposició d'uns burots a l'alçada del barri pels camions de sorra que entraven a Barcelona l'any 1972. Aquesta mena de duanes municipals servien per recaptar impostos de les mercaderies que entraven a la ciutat, en aquest cas, la sorra de les obres de la Zona Franca. La conseqüència pel barri va ser la generació d'importants embussos i aglomeracions dels camions. Tot plegat fins a l'eliminació d'aquests burots el 1978.

6. El Polígon Pedrosa

Mentre s'aixecaven els primers blocs del barri, un altre polígon d'habitatges es posava en marxa. Afectava els terrenys que eren ocupats per La Bomba i el Passatge Carbonell, des del límit de Granvia Sud fins Can Pi. La iniciativa de la creació del barri va partir del *Ministerio de Vivienda*, per acollir els milers de persones que havien quedat sense sostre arran dels aiguats de setembre de 1962. Tan-

mateix, la inoperància de les institucions franquistes es va manifestar un cop més i el projecte va quedar en paper mullat.

El 1967 —amb Bellvitge i Can Serra en ple desenvolupament i Granvia Sud tot just començant-se— l'Ajuntament de l'Hospitalet va treure del calaix un projecte, que fou finalment aprovat el 1969. Es tractava d'un Pla Parcial que afectava 948 mil m², la parcel·la delimitada per Granvia / Literatura–Alumini / Foc / Carretera de la Farola. Aquest espai fou anomenat Polígon Pedrosa.

En aquest nou barri es preveien 6.424 habitatges on viurien més de 25.000 persones, amb una edificabilitat⁵ de 2,52 m³/m². Una monstruositat pròpia dels deliris de l'alcalde José Matías España Muntadas. I això en aquesta primera versió, ja que sabem que aquesta mena de plans eren posteriorment modificats per augmentar-ne l'edificabilitat i la densitat de població final. Afortunada-

ment, els tràmits es van alentir a partir de 1970. En aquells moments ja hi havia a la Comissió d'Urbanisme professionals com Albert Serratosa o Joan Antoni Solans que hi van intervenir per millorar el projecte.

Finalment el gener de 1977, l'Ajuntament de l'Hospitalet va acordar convertir Pedrosa en zona industrial. I el juny va aprovar un pla que consistia en una requalificació en la que s'eliminaven els espais edificables amb habitatges i eren substituïts per terrenys industrials.⁶ El nou pla fou ratificat pel Conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la recentment instaurada Generalitat provisional el setembre de 1979.

Va anar de poc que a hores d'ara tinguéssim un altre barri com Bellvitge on ara hi ha el Centre Comercial Granvia-2, la Fira i la Plaça Europa. Una altra de les intervencions afortunades dels equips dels alcaldes Capdevila i Perelló.

5. *Plan Parcial de Ordenación del Polígono de Pedrosa (Hospitalet)* <http://ptop.gencat.cat/rpucportal/AppJava/cercaExpedient.do?reqCode=veureDocument&codintExp=113239&fromPage=load>

6. *Modificación, limitada al Polígono Pedrosa de Hospitalet, del Plan General Metropolitano de la E.M.M. de Barcelona* <http://ptop.gencat.cat/rpucportal/AppJava/cercaExpedient.do?reqCode=veureDocument&codintExp=118932&fromPage=load>