Sant Martí de Provençals: 15 anys de metro

Organitza: Associació de Veïns de Sant Martí de Provençals

Col·laboren: CCCC, Ajuntament de Barcelona

Patrocinen: Transports Metropolitans de Barcelona

Textos: Ferran Bugés

Sant Martí de Provençals mostra durant dècades la mateixa imatge matinal: pel carrer de València, milers de treballadors abandonaven el barri cap a l'estació del Clot, on la línia 1 del metro els havia de conduir als seus llocs de treball, sovint ubicats a zones llunyanes de la ciutat. La imatge es repetia a la tarda, quan homes i dones tornaven a casa, un cop acabada la jornada laboral. L'oferta de transport públic al barri entre els anys cinquanta i els anys noranta del segle xx no era l'adequada: no només no hi havia metro, sinó que la xarxa d'autobusos era insuficient.

La línia 4 arribà a la Pau el 1982, quinze anys després de la construcció del poligon. Va esquivar, però, altres barris també necessitats. Sant Martí de Provençals, per exemple, restà incomunicat durant més de quaranta anys, des de la inauguració dels primers edificis de La Caixa i Parera fins a la posada en marxa, el 1997, de les estacions de la línia 2 de Bac de Roda i Sant Martí. L'arribada del metro -tan anhelada pel moviment veïnal-, unida a la transformació del carrer de Guipúscoa en rambla, va implicar canvis importants en la vida del veïnat, que ara té el centre de la ciutat a deu minuts de casa i ha deixat de sentir-se part de la perifèria de Barcelona.

L'origen: un barri dormitori

Sant Martí de Provençals és un dels barris que «se'ns» va fer més a la seqüela. Un barri que, a la manera d'habitatge assequible per a les classes populars. En neixen vint anys, i ningú no pensa que aneu a fer dO Clot fins al Besòs, dominat llavors pels camps d'hortes i per les xemeneies de les fàbriques. Després, a mesura que moltes d'elles es van anar tancant, el barri va quedar aïllat, sense transport públic, i va haver de créixer a base de bé. Ara, dominat llavors pels camps d'hortes i per les xemeneies de les fàbriques. Després, a mesura que moltes d'elles es van anar tancant, el barri va quedar aïllat, sense transport públic, i va haver de créixer a base de bé.

Aïllats del centre de la ciutat

Durant dècades, les hortes del barri van ser el principal motor de l'economia. Després van arribar les fàbriques, que van atraure milers de treballadors. Però, a mesura que moltes d'elles es van anar tancant, el barri va quedar aïllat, sense transport públic, i va haver de créixer a base de bé.

Sant Martí o Zona Franca?

La Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona van subscriure el 1982 un conveni urbanístic que assumeix que ocuparia les darreres deu hectàrees d'un sòl urbà de Sant Martí de Provençals. La línia 2 transcorreria al barri i donaria servei a més 100.000 persones. Però, finalment, el metro no arribà fins a 1997. Per Ferran Estadella (veí i a Pau i continuarem fins a Sagrada Família per sota del carrer de Guipúscoa, on un tram que inclou les estacions de Sant Martí i Bac de Roda. Per Ferran Estadella (veí i a Pau i continuarem fins a Sagrada Família per sota del carrer de Guipúscoa, on un tram que inclou les estacions de Sant Martí i Bac de Roda. Per Ferran Estadella (veí i a Pau i continuarem fins a Sagrada Família per sota del carrer de Guipúscoa, on un tram que inclou les estacions de Sant Martí i Bac de Roda.

Temps de pols i soroll

Les obres van començar el 1989 i van durar vuit anys. Van ser, per a moltes veïnes i veïns, anys de pols i soroll. Per Ferran Estadella (veí i a Pau i continuarem fins a Sagrada Família per sota del carrer de Guipúscoa, on un tram que inclou les estacions de Sant Martí i Bac de Roda. Per Ferran Estadella (veí i a Pau i continuarem fins a Sagrada Família per sota del carrer de Guipúscoa, on un tram que inclou les estacions de Sant Martí i Bac de Roda.

El final del túnel, més a prop

El desembre de 1996, el tram Sagrada Família - Sant Antoni arribava no gaire lluny de la plaça de Guipúscoa, a l'altura del carrer de Pallars. Però, a partir d'aquí, les obres s'alentien. Per Ferran Estadella (veí i a Pau i continuarem fins a Sagrada Família per sota del carrer de Guipúscoa, on un tram que inclou les estacions de Sant Martí i Bac de Roda.

«Exigimos metro L-II. ¡YA!»

Moros tots cauen, el 30 de desembre de 1999, va arribar un fotocomunicat i s'aixecà el teló de la inauguració de l'estació de Sant Martí de la línia 2. I a sobre hi havia l'estimada línia groga Sagrada Família - La Pau, que no es traslladà al seguit recorregut de 1997, després de l'aturbament de les obres de la línia 2. Per Ferran Estadella (veí i a Pau i continuarem fins a Sagrada Família per sota del carrer de Guipúscoa, on un tram que inclou les estacions de Sant Martí i Bac de Roda.

Un somni fet realitat

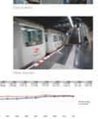
Els veïnats van acabar el 17 de març de 1997, i l'audiència la Generalitat va entregar les estacions de Sant Martí de Provençals, El tram Sagrada Família - La Pau entrà en servei el 20 de setembre. Un calendari se un sort pressant a l'arnaca de Sant Martí, al qual ocorre el president de la Generalitat, Jordi Pujol, i el conseller en cap, Artur Mas, i el conseller d'Obres Públiques, Transports, Josep Maria Cullell. L'endemà, la premsa de Catalunya publicava que l'acte havia estat «històric». Per Ferran Estadella (veí i a Pau i continuarem fins a Sagrada Família per sota del carrer de Guipúscoa, on un tram que inclou les estacions de Sant Martí i Bac de Roda.

I després, la rambla de Guipúscoa

Des dels anys setanta, veïnes i veïns de Guipúscoa convertit en via ràpida cos a la circulació de vehicles, que va augmentar de fluxtram transversals Sant Martí de Provençals cinc vies i 50 pals. Sovint com a hores la sortida cap al Maresme. Un sensation brillaven per la seva absència, i és que, com ja hem explicat, el barri va ser a les hores vegudes clients al tram a cotjar el tall i obrir del carrer. Els habitants han hagut de fer front a un tram que ha estat el Clot i Sant Adrià de Besòs van quedar-hi dels anys setanta, i de moltes hores de cues. Per Ferran Estadella (veí i a Pau i continuarem fins a Sagrada Família per sota del carrer de Guipúscoa, on un tram que inclou les estacions de Sant Martí i Bac de Roda.

1997-2012: 15 anys unint el barri i el centre de la ciutat

L'arribada del metro a Sant Martí de Provençals ha significat una millora en la vida del barri. Per Ferran Estadella (veí i a Pau i continuarem fins a Sagrada Família per sota del carrer de Guipúscoa, on un tram que inclou les estacions de Sant Martí i Bac de Roda.



Associació de Veïns de Sant Martí de Provençals: 40 anys de lluita

L'Associació de Veïns de Sant Martí de Provençals fou la principal impulsora de la construcció del metro al barri, i actualment l'antiguda de la línia 2 al barri i la transformació del carrer de Guipúscoa en rambla. Fundada el 1972 per moltes veïnes i veïns que van arribar al barri durant els anys seixanta i setanta -i molts exercien també de veïnes- acabà esdevenint una de les més reivindicatives de Barcelona. A l'hora de redactar aquest text, l'associació comptava amb 1.200 socis.

Al llarg de 40 anys de vida, l'entitat ha tallat places, com la dels Porxos, i ha aconseguit equipaments per als veïns i veïnes: els quatre dispensaris d'ambulatori del barri, el Casal de Gent Gran de Sant Martí de Provençals, el Ateneu cultural i esportiu Can Felipa, el Casal de Joves i Adolescents, que s'allotjarà al pavelló de la Policia Nacional, i el local de la Fundació Pere Milgram.

L'Associació de Veïns de Sant Martí de Provençals també ha aconseguit la creació de sanitaris en la majoria dels carrers del barri, un fet que, com també ha passat amb el metro, ha millorat de valda dels veïns i les veïnes del barri. I també dels barris veïns: les plataformes en vagon que van demanar l'arribada del metro; la transformació del carrer de Guipúscoa en rambla; la recuperació de la Gran Via com a eix vertebrador i l'arribada del tercer sector, Manuel Martínez.

Sant Martí de Provençals: 15 anys de metro