

■ Carta al director de 'La Vanguardia' signada per l'Associació de Veïns dels carrers Badal i Brasil sobre els problemes i inconvenients provocats per les obres (publicada l'11 d'abril del 1970)

*"Res del que s'ha donat a la publicitat últimament, de fonts municipals, després de les nostres declaracions a la premsa, ha calmat el desassossec que impera a les llars dels nostres veïns dels carrers de Badal, Brasil i adjacents [...]. Tingueu en compte que tots els veïns ja tenen les corresponents notificacions d'ocupació urgent, d'expropiació o de preu just, que hi ha de tot. I després d'això, unes promeses vagues i supeditades a qui sap quantes dificultats tècniques. Seria deplorable que als nostres dies poguessin quedar les coses així, desatenent els que formem part d'una gran comunitat, admirada des de dins i des de fora".*

2

694

3



▶1A

2

▶2A

3

# BARCELONA, OBRES PÚBLIQUES

Publiquem fotos de la ciutat a principis dels anys 70, en plena construcció de la ronda del Mig i el pas subterrani de la plaça d'Espanya

B

Barcelona de fa 50 anys pel que fa a obres públiques? Una troballa recent en una botiga de col·leccionisme respon a aquesta pregunta i permet accedir a una documentació visual molt valuosa per comprendre i ponderar la modernització de la ciutat a través d'unes obres públiques que serien decisives. Les fotos retraten algunes artèries de la Barcelona del tardofranquisme aixecades per a la remodelació i posada al dia de les comunicacions d'una ciutat que arrossegava grans déficits de comunicació interna. El pas subterrani de la plaça d'Espanya i el nou

arcenlona, ciutat d'obres. 2022: la plaça de les Glòries cap per avall amb el túnel acabat d'inaugurar, la inacabable línia 9 del metro, la Diagonal, el tramvia, la Via Laietana, les superilles, el carrer Pi i Margall... ¿Com era la

Cinturó de Ronda -també conegut com a ronda del Mig- al seu pas per la plaça Cerdà i la Gran Via de Carles III. Les fotos que avui publica l'ARA es van fer durant els primers mesos del 1971.

El Cinturó de Ronda va ser projectat a principis del segle XX, concretament el 1907, però el seu desenvolupament es va eternitzar i no va ser fins al 1969 que l'Ajuntament comandat per Josep Maria de Porcioles va posar fil a l'agulla i va tirar endavant una infraestructura destinada a alleugerir de trànsit les carregades vies principals de Barcelona. Una operació descongestió que, metafòricament, també podia aplicar-se a tot un país que començava a preocupar-se per a ser una mica modern.

Resulta molt revelador consultar la premsa de l'època. Així en parla *La Vanguardia* del 28 de desembre del 1969: "Barcelona, que havia quedat notablement endarrerida pel que fa a infraestruc-

TEXT

Toni Vall

**La Gran Via de Carles III l'any 1971**, aixecada per la construcció del Cinturó de Ronda. Així descriu la premsa del 1971 les obres que van modernitzar la ciutat: “Està en marxa la construcció d'un gran col·lector, de més de 7,5 quilòmetres, que des de la plaça Héroes de Espinosa de los Monteros –avui plaça Prat de la Riba– seguirà la línia del Cinturó de Ronda, i el del Litoral, fins al mar”.



# ES ANY 1971

tura de rutes viàries d'acord amb les exigències de l'automobilisme, reclama encara més atencions ara per alleujar els problemes del trànsit per l'interior de la ciutat, on el grau de congestió ha arribat a cotes màximes. Durant aquests darrers deu anys hem vist com el vell anhel dels Cinturons de Ronda amb prou feines ha passat del seu plantejament com a obra d'urgència. Mentrestant, les necessitats han crescut i ara suportem una insuficiència de vies ràpides i de descongestió que reclamen atenció de singular urgència. Pel Primer Cinturó, que arrenca a la plaça d'Ildefons Cerdà i travessa la ciutat per diverses zones de Sants, Pedralbes, Lesseps, Guinardó i la Sagrera, on s'acaba, van arribar algunes senyals d'obra acabada, però com que el conjunt encara no té utilització, l'eficàcia és pràcticament nul·la en aquests moments. Quedem en l'esperança d'una celeritat en els treballs perquè,

segons s'ha promès, d'aquí dos o tres anys estigui acabat el Primer Cinturó de Ronda des de la plaça Cerdà fins a l'altura de l'Hospital de Sant Pau”.

Parlo amb Ramon Arandes, enginyer de camins que va entrar a treballar a l'Ajuntament de Barcelona l'any 1972. M'explica que les obres que reflecteixen les fotografies van ser molt importants per a una ciutat que tenia un problema: entre el mar i la muntanya que la delimiten, els accessos estaven molt polaritzats. “Calia obrir una sortida nova de tota la ciutat, una alternativa a la Diagonal, la Gran Via i la Meridiana, els tres eixos que suportaven tots els accessos”, diu. Arandes destaca que va ser l'alcalde Porcioles qui va entossudir-se a dur a terme finalment les obres. Amb alguna anècdota maldestra inclosa: la plaça Cerdà va quedar en principi més baixa que els col·lectors que hi anaven a parar, amb la freqüent inundació consegüent. ●

**La plaça d'Espanya en plenes obres el 1971** per a la construcció del pas inferior que havia de proporcionar continuïtat i descongestió a la Gran Via de les Corts Catalanes –llavors Avenida José Antonio Primo de Rivera–. L'alcalde Porcioles, gran impulsor de les obres públiques de principis dels 70 a Barcelona, va visitar-les a mitjans d'octubre del 1970 i va expressar aquest desig als enginyers i treballadors: “Espero que el dia del meu sant de l'any que ve –Sant Josep– puguem inaugurar la nova plaça Espanya”.