

## **MESURA DE GOVERN**

# **ACCIONS DE MILLORA PER A LA VEÏNIFICACIÓ DE LA VIA LAIETANA**



**Plenari de l'11 de maig de 2017**

**ÍNDEX**

1. EXPOSICIÓ DE MOTIUS .....	3
2. MESURES .....	12
2.1. MOBILITAT DELS VIANANTS .....	12
2.2. DINAMITZACIÓ I VEÏNIFICACIÓ .....	16
2.3. MEMÒRIA HISTÒRICA.....	17



## 1. EXPOSICIÓ DE MOTIUS

La Via Laietana és una de les artèries urbanes més importants de la ciutat de Barcelona i una de les que més impacta en la vida dels veïns i les veïnes de Ciutat Vella, des del punt de vista de fractura i frontera entre barris i també des del punt de la salut i mediambiental.

Des de la seva construcció fins als nostres dies la ciutat, la seva mobilitat i els usos ciutadans han canviat de manera radical, de manera que cal revisar les seves funcionalitats i adaptar-les a les necessitats actuals. La present Mesura de Govern presenta una bateria d'intervencions que tenen per objectiu la conversió de la Via Laietana en un eix ciutadà, substituint de forma gradual, l'excés de protagonisme del trànsit de vehicles cap a una via que prioritzi el trànsit de vianants, humanitzant el pas entre els barris de Gòtic i Casc Antic, de manera que es redueixi el seu efecte de frontera.

En aquest sentit, aquesta mesura de govern també vol incidir en el canvi de perspectiva des de la que sempre s'ha mirat (i pensat) la Via Laietana: ja no pot ser només de mar a muntanya (i a l'inrevés), sinó que s'ha d'observar transversalment, de Besòs a Llobregat i del Gòtic a Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera.

Amb la construcció de la Via Laietana el Consistori de principis de segle volia deixar enrere la ciutat medieval i vuitcentista per entrar de ple en la modernitat. Les obres d'obertura de la nova via van ser una de les operacions urbanístiques més importants de la ciutat durant el segle XX. Van començar oficialment el 10 de març de 1908 i no podem dir que es concloguessin fins l'any 1958, quan es va donar per acabada la construcció de l'edifici de la Companyia d'Assegurances Hispània, a la cantonada amb l'Avinguda de la Catedral, que es va obrir en l'espai que van deixar obert les bombes de l'aviació feixista durant la guerra civil. Van ser 50 anys de construcció durant els quals es van enderrocar gairebé 600 finques i es van expulsar a centenars de famílies de les seves cases.

El Pla de l'Eixample d'Ildefons Cerdà contemplava l'esventrament de l'antiga ciutat de Barcelona amb la construcció de 3 vies (vies A, B i C ) que havien de garantir el trasllat de mercaderies i de vehicles de forma ràpida i eficient. L'única que es va acabar construint en la seva totalitat va ser la Via Laietana (via A), que aviat es va convertir en un centre de negocis quan la burgesia industrial va recuperar uns espais populars, creant plusvàlua amb les noves requalificacions i edificacions.

La ciutat de Barcelona ha patit moltes transformacions des que la Via Laietana va ser projectada i els seus objectius inicials ja estan obsolets. La ciutat, aleshores, no disposava de rondes que l'envoltessin, ni d'un sistema de transport públic que

donés servei a tota la població i a la gran majoria dels barris. La mobilitat, doncs, s'ha modificat radicalment.

Des de l'any 1958 no s'han efectuat grans intervencions a la Via Laietana, malgrat que des de fa dècades s'han anat incrementant en tots els àmbits els debats sobre les seves funcions actuals i el seu futur. En aquest sentit, des de l'Ajuntament de Barcelona i el Districte de Ciutat Vella s'han promogut diversos estudis previs des de l'any 2003, a destacar:

- “Estudi de Vialitat pel condicionament de la galeria existent a la Via laietana entre Pg. Colom i Ronda St. Pere” (CICSA) 2003.
- “Estudis previs Reforma de la Via Laietana” (Foment de Ciutat Vella) 2006.
- “Estudi de mobilitat del Casc Antic” (DOYMO) 2006.
- “Remodelació de la Via Laietana, Sessió pacte per la mobilitat” (Ajuntament de Barcelona, Seguretat i Mobilitat), 2007.
- “Estudis previs de la Reforma de la Via Laietana”, mesos de gener del 2007, abril i maig de 2008 i març de 2009. Jaume Artigues / GRECCAT SL.
- “Elaboració de Xarxa d'itineraris de mobilitat sostenible de Ciutat Vella”, (Ajuntament de Barcelona, UPC), juny de 2009. Francesc Magrinyà.

Per acabar, el darrer projecte executiu de reforma més complet és el que Foment de Ciutat Vella va encarregar a GRECCAT l'any 2012.

Així mateix cal destacar projectes constructius de places i carrers veïns a la Via Laietana i que l'han afectat de manera parcial, com els projectes de remodelació dels entorns del Mercat de Santa Caterina i l'Avinguda de Francesc Cambó (2005), dels carrers Princesa o Consolat de Mar (2006), i més recentment les reformes del triangle dels carrers Comtal i Magdalenes i la plaça de Ramon Berenguer el Gran (2014 i 2015).

La preocupació, doncs, per la situació de la Via Laietana i la voluntat d'intervenir-hi han estat presents en els successius governs municipals sense que s'hagi dut a terme cap intervenció integral que revertís la seva situació.

La següent infografia mostra, a grans trets, la línia cronològica de les actuacions portades a terme en la Via Laietana, fent intervencions principalment urbanístiques. La intenció del Govern actual és poder fer un abordatge integral, parant atenció en les mirades social i comercial, que s'han d'integrar en la necessària transformació urbanística de la Via Laietana.



Com hem comentat anteriorment **el protagonisme del usos de la Via Laietana recau actualment en el trànsit de vehicles** i, tot i la construcció de les rondes de principis dels anys 90, la via segueix sent l'accés principal de la ciutat al port tal com es va dissenyar al pla de l'Eixample. Actualment la secció majoritària de la calçada de la Via Laietana consisteix en dos carrils de pujada i tres de baixada, excepte els trams entre la plaça de l'Àngel i el carrer Manresa i entre els carrers Fontanella i Ortigosa, que la secció es modifica, sense oblidar el desviament de pujada per accedir al carrer Jonqueres i a l'Eixample.

Els mesuraments que s'han dut a terme durant l'any 2016 en punts similars, determinen que el dia amb més trasllats és el divendres i la resta dels dies laborables, amb major incidència dels moviments de baixada que no pas de pujada. Aquestes dades demostren el caràcter d'eix connector entre la ciutat i el port i no tant de vial distribuïdor de la mobilitat dels barris que l'envolten.



En els següents quadres il·lustrem la intensitat mitjana del trànsit que circula per la Via Laietana. El primer quantifica els moviments de baixada a l'inici de la Via Laietana (a la plaça d'Urquinaona)

<b>Mes</b>	<b>Dilluns</b>	<b>Laborable</b>	<b>Divendres</b>	<b>Dissabte</b>	<b>Diumenge</b>
Gener	-	-	-	-	-
Febrer	32.859	34.567	34.725	28.635	24.223
Març	-	-	-	-	-
Abril	32.483	31.025	35.344	30.361	25.159
Maig	32.647	35.684	38.845	31.789	26.700
Juny	36.079	38.616	41.313	34.182	29.326
Juliol	37.604	39.103	40.538	32.703	28.533
Agost	32.448	32.680	34.220	28.780	26.332
Setembre	33.489	35.065	37.663	30.579	23.918
Octubre	33.889	34.363	36.767	30.483	25.347
Novembre	32.217	33.497	36.418	29.744	22.995
Desembre	32.485	32.832	34.741	28.082	23.460
<b>Mitjana</b>	<b>33.620</b>	<b>34.743</b>	<b>37.057</b>	<b>30.534</b>	<b>25.599</b>

En aquest quadre mostrem la intensitat mitjana de trànsit de pujada a l'alçada del carrer de Joan Massana.

<b>Mes</b>	<b>Dilluns</b>	<b>Laborable</b>	<b>Divendres</b>	<b>Dissabte</b>	<b>Diumenge</b>
Gener	14.828	14.545	16.622	15.303	13.598
Febrer	15.260	16.383	17.689	15.786	13.094
Març	13.159	16.116	16.287	15.936	12.521
Abril	16.562	16.676	18.114	17.806	15.354
Maig	16.211	17.307	18.844	17.703	15.047
Juny	17.643	18.559	19.653	18.566	16.133
Juliol	18.780	19.844	20.529	18.238	16.173
Agost	17.351	17.761	18.726	16.458	15.025
Setembre	16.663	16.440	18.317	16.896	14.607
Octubre	16.205	16.412	17.708	16.814	14.412
Novembre	15.002	15.791	17.392	15.938	13.234
Desembre	14.979	15.715	16.565	14.717	12.184
<b>Mitjana</b>	<b>16.054</b>	<b>16.796</b>	<b>18.037</b>	<b>16.680</b>	<b>14.282</b>

Com veurem a continuació, **la circulació per la Via Laietana impacta de forma determinant també en la salut dels veïns i les veïnes de Ciutat Vella i de la ciutat** des del punt de vista de la contaminació atmosfèrica i del soroll

Nombrosos estudis realitzats per institucions de recerca epidemiològica i salut han posat de manifest el risc per a la salut derivat de l'exposició a la contaminació atmosfèrica, alguns dels quals s'han centrat en la ciutat de Barcelona i el seu entorn. Un estudi realitzat per l'ISGlobal a la ciutat de Barcelona mostra amb dades més recents d'exposició (PM<sub>2,5</sub>, dades 2012) que la reducció dels nivells de contaminació per PM<sub>2,5</sub> fins als nivells recomanats per l'OMS (de 16,6 µg/m<sup>3</sup> a 10 µg/m<sup>3</sup>) evitaria anualment unes 659 morts prematures i suposaria un increment de 47 dies en l'esperança de vida dels ciutadans i ciutadanes.

Igualment altres estudis centrats en l'avaluació de l'afectació de l'exposició a la contaminació atmosfèrica a les escoles i el desenvolupament neurològic dels infants en Barcelona, van concloure que existia una afectació negativa en la maduració del cervell en aquesta edat crítica.

Com a resposta a aquesta problemàtica l'any 2015 es va aprovar el Pla de Millora de la qualitat de l'aire de Barcelona 2015-2018 (PMQAB 15-18) per afrontar aquesta problemàtica. El PMQAB és l'instrument, que recull els plans i projectes que s'executen o s'executaran pel propi Ajuntament o altres institucions, i que tenen afectacions en la qualitat de l'aire de la ciutat. D'entre els plans que inclou, el més important és el Pla de Mobilitat Urbana (PMU) 2013-2018, per la seva contribució a la qualitat de l'aire, però també s'hi té en compte el Pla d'Energia de Barcelona, les mesures en l'àmbit dels serveis urbans, el Pla del Verd i d'altres.

Al novembre de 2016, i per tal de reforçar el Pla existent, es va aprovar el "Programa de Mesures Contra la Contaminació Atmosfèrica de Barcelona" amb 58 mesures suplementàries.

Tant en el Pla de Millora de la Qualitat de l'aire de Barcelona, com en el Programa de Mesures Contra la Contaminació Atmosfèrica de Barcelona s'identificava el trànsit com el factor principal a abordar com a responsable de la major part de la contaminació mesurada i absorbida per part de la població.

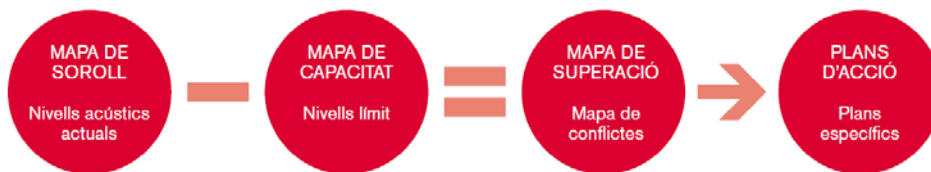
La Via Laietana, degut a les seves característiques de trànsit intens i la seva ubicació, és una de les vies considerades d'alt nivell de contaminació de la ciutat. Els nivells pels dos principals contaminants atmosfèrics a la ciutat en les estacions de mesura atmosfèrica en vies d'aquestes característiques l'any 2016 va oscil·lar entre 49 i 52 micrograms/m<sup>3</sup> per NO<sub>2</sub>, i entre 24 i 26 micrograms/m<sup>3</sup> per PM<sub>10</sub>. Un nivell que supera en ambdós casos les recomanacions de la Organització Mundial de la Salut, i pel cas del NO<sub>2</sub> els valors permesos per la Unió Europea.



Pel que fa al soroll, es tracta d'un problema de creixent importància a la ciutat, tant perquè cada vegada s'identifiquen més afectacions sobre la salut, com perquè és font d'un número creixent de queixes ciutadanes. La darrera enquesta de serveis elaborada per l'Ajuntament de Barcelona identifica el soroll com el desè problema més greu de la ciutat. L'enquesta de Salut de Barcelona (ASPB, 2011) determina que un 81,5% de persones que viuen a Ciutat Vella estan exposats en excés al soroll subjectiu.

Pel conjunt de la ciutat un recent estudi publicat per investigadors de l'ISGGlobal a la revista "Environmental Health perspectives" s'estima que reduir els nivells de soroll al conjunt de la ciutat als nivells recomanats per l'Organització Mundial de la Salut podria evitar 599 morts prematures, el tercer factor ambiental més rellevant en termes de salut.

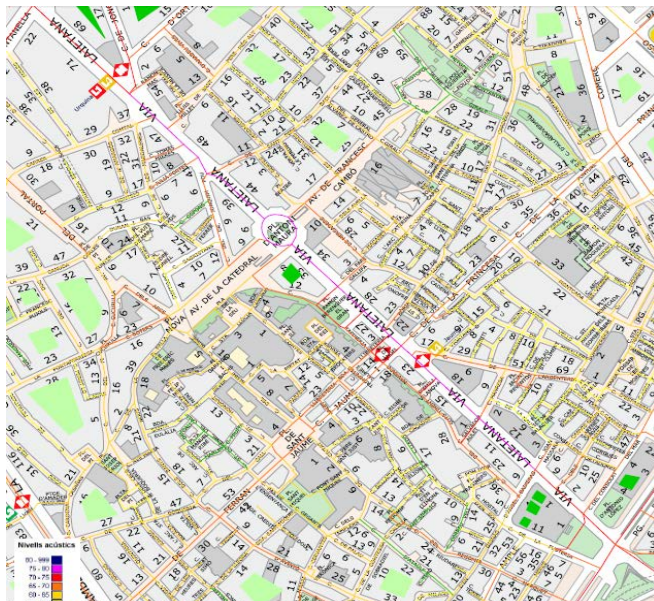
L'Ajuntament de Barcelona, atenent a les seves competències, ha desenvolupat el Mapa Estratègic de Soroll que integra el mapa de soroll, el mapa de capacitat acústica i el mapa de superació i des de l'any 2010 disposa del "Pla per la reducció de la contaminació atmosfèrica 2010-2020" on s'han proposat una sèrie de plans d'acció.



Font: Pla per la reducció de la contaminació atmosfèrica 2010-2020

En el cas de la Via Laietana el mapa de soroll (il·lustració 1,2 i 3) mostra que **el soroll existent supera en totes les franges del dia els nivells recomanats per l'Organització Mundial de la Salut**, pel que resta clara la importància d'actuar en aquest entorn.





Il·lustració 1 - Període de dia a la Via Laietana

Font: Mapa de soroll de Barcelona



Il·lustració 2 - Període de tarda

Font: Mapa de soroll de Barcelona



Il·lustració 3 - Període de nit

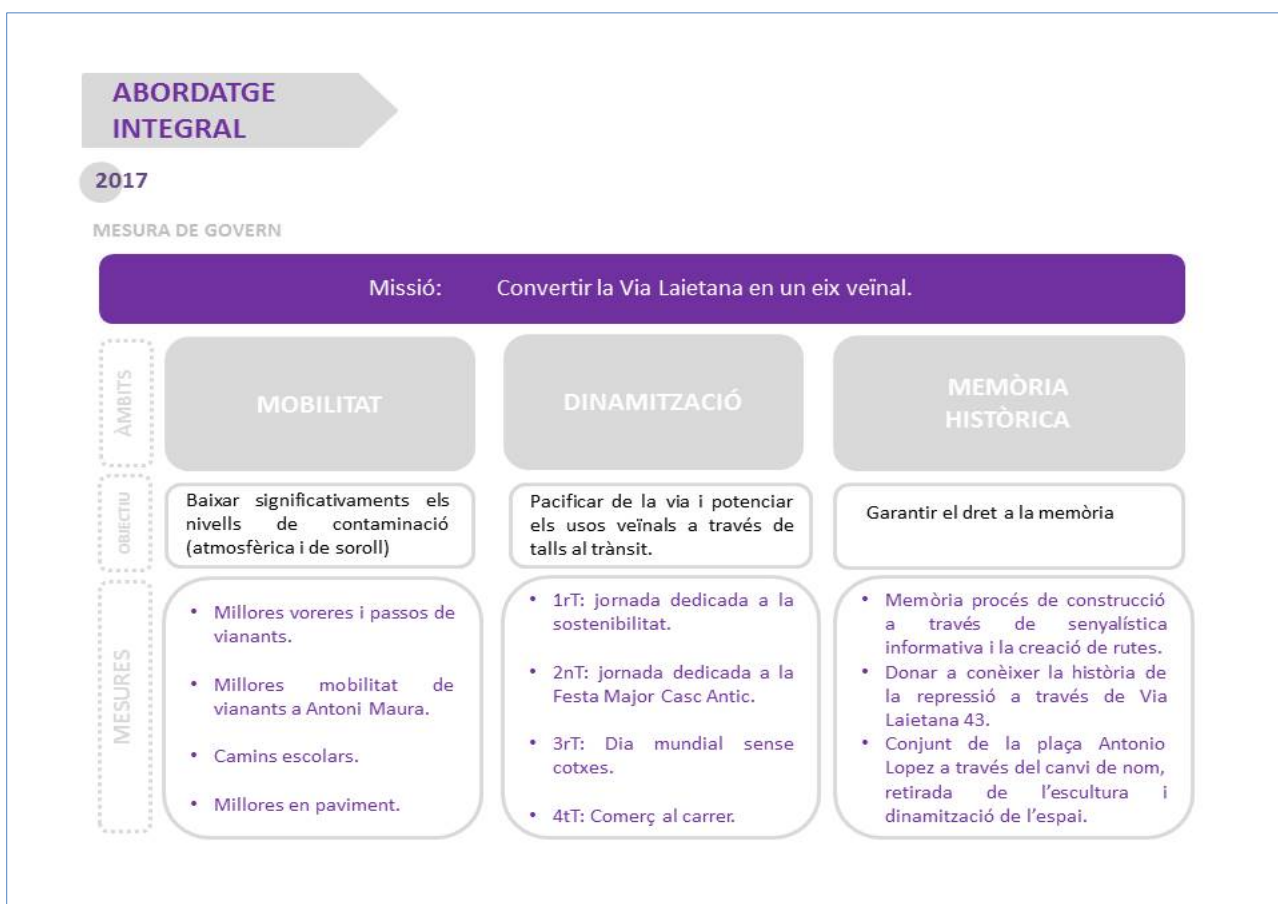
Font: Mapa de soroll de Barcelona

És en aquest context que cal actuar i prendre mesures sobre totes les fonts principals de soroll. En aquest cas, correspon de manera molt principal al trànsit per revertir les tendències que malmeten la salut dels veïns i veïnes i usuaris més habituals de la Via Laietana. Cal que es beneficiïn d'actuacions decidides en l'àmbit de la mobilitat urbana que permetin una disminució significativa dels nivells de contaminacions actuals, tant des del punt de vista atmosfèric com de soroll, unes mesures que requereixen tant afrontar l'àmbit municipal (tractat al marc normatiu anteriorment esmentat), supramunicipal (tractat principalment al Programa metropolità de mesures contra la contaminació atmosfèrica de l'AMB i al Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire, horitzó 2020 de la Generalitat de Catalunya), com de mesures específiques de reducció de trànsit a la mateixa via.

En els consells de barri del Casc Antic i del barri Gòtic que s’han dut a terme durant aquest mandat s’ha explicat en diverses ocasions la preocupació per la situació de la Via Laietana, i per aquest motiu es va tractar en la sessió del 17 de maig del Casc Antic. Algunes de les conclusions i propostes s’han incorporat en aquesta Mesura de Govern.

Així mateix, l’any 2016 diversos comerciants i Veïns de la Via Laietana van llançar el manifest “Per un nou eix cívic a Barcelona, humanitzem la Via Laietana!”, en el que es reclama l’eliminació d’un carril de trànsit rodat i la reestructuració de la Via “per recuperar espai per als vianants, millorant la situació i incrementant l’amplada de les voreres”.

**Aquesta Mesura de Govern vol donar resposta a aquestes i altres reivindicacions històriques dels veïns i de la xarxa comercial de Ciutat Vella des dels punts de vista de la mobilitat i l’urbanisme, així com per la memòria històrica de tot el procés d’urbanització de la Via Laietana.**



## 2. MESURES

### 2.1. MOBILITAT DELS VIANANTS

La Via Laietana va néixer com un projecte urbanístic per facilitar el trànsit rodat fins al port de Barcelona i, per tant, no va ser concebuda com un eix veïnal, ans el contrari. La seva configuració separa físicament els barris de Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera del barri Gòtic, que va néixer coincidint amb la seva obertura. La Via Laietana és una frontera i des de la seva concepció va ser un element que separava barris i veïnats, cosa que en les darreres dècades s'ha posat en crisi, per començar-se a preguntar com hauria de ser la mobilitat transversal, és a dir, quines millores urbanístiques s'han de dur a terme per facilitar el trànsit de vianants entre les dues ribes i permetre un diàleg entre els barris veïns.

Aquestes operacions tenen un marcat caràcter local, perquè volen trencar la frontera entre barris, però no pot deixar de tenir present la dimensió de ciutat de la Via Laietana ni els fluxos de vehicles que hem comentat anteriorment.

La mobilitat a la ciutat de Barcelona ha canviat radicalment en les darreres dècades, cosa que no ha afectat a la configuració de la Via Laietana. A més la seva urbanització dificulta especialment el pas dels col·lectius que requereixen d'accions de mobilitat específiques, com els joves i les persones amb diversitat funcional.

Amb l'objectiu de convertir la Via Laietana en un carrer més amable amb els vianants, parant una atenció especial als col·lectius amb dificultat de mobilitat, l'estratègia és triple: millora del paviment, dels passos de vianants i una actuació específica a la plaça d'Antonio Maura.

Les actuacions urbanístiques que es desprenguin d'aquesta Mesura de Govern, doncs, incorporaran els criteris de gènere i de diversitat funcional imprescindibles per fer una via accessible i transitable per a tothom.

#### 2.1.1. Millora de les voreres, paviment i passos de vianants

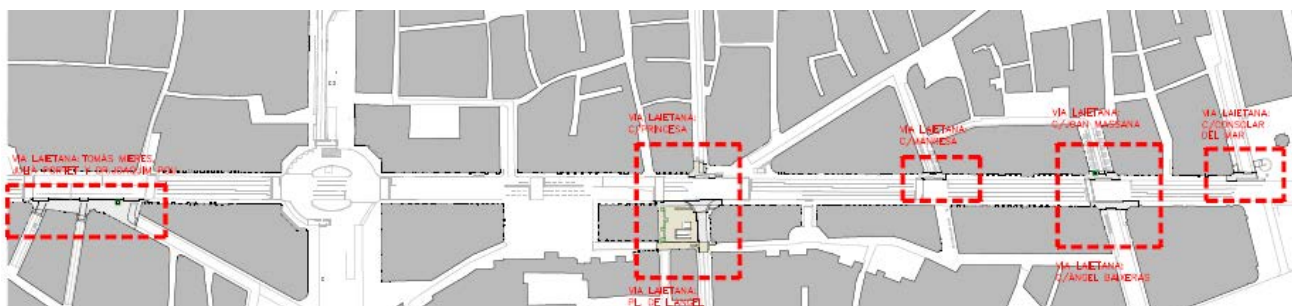
Els Districte de Ciutat Vella amb l'objectiu de millorar el trànsit de vianants, destinarà partides específiques en els propers pressupostos per al **manteniment dels paviments de la Via Laietana**, sense que impliqui una reformulació del seu disseny. Es tractarà d'actuacions més o menys aïllades que no modificaran el traçat de la via, prioritzant les zones més malmeses i les que requereixin de manteniment per qüestió d'accessibilitat. Des de Serveis Tècnics del Districte s'elaborarà un plànol i es programaran les intervencions.

Per una part **es farà una millora integral de les voreres**, substituint els elements fets malbé del paviment donat l'ús intensiu, i millorant l'accessibilitat per persones amb visibilitat reduïda. Es tractarà d'intervencions continuades durant els anys 2018 i 2019

A la vegada es continuarà amb l'estratègia que es va dur a terme en l'anterior mandat d'ampliació de voreres (com al triangle comtal i a la Plaça Ramon Berenguer), per millorar la mobilitat dels vianants assegurant la continuïtat longitudinal de les voreres i generar espais de trobada allà on l'alineació de façana està reculada. Així doncs, **s'intervindrà en les voreres dels següents encreuaments per tal d'aconseguir major fluïdesa en la mobilitat dels vianants:**

- Confluència dels carrers Tomàs Mieres, Julià Portet i Doctor Joaquim Pou
- Plaça Antonio Maura
- Carrer Princesa
- Carrer Manresa
- Carrer Àngel Baixeras i Carrer Joan Massana
- Plaça Antonio López banda Besòs.

Com a segona estratègia per millorar la connexió transversal **es reconfiguraran els passos de vianants**. Ja hem comentat anteriorment que l'objectiu principal d'aquesta Mesura de Govern és millorar els desplaçaments a peu per la Via Laietana, i alguns dels més importants consisteixen en creuar-la. Aconseguir una bona connectivitat transversal significa acostar els barris que la mateixa Via Laietana ha separat històricament. La permeabilitat entre els barris de Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera amb el Barri Gòtic és una antiga reivindicació veïnal que respon a necessitats dels diversos sectors socials i econòmics dels barris. A partir de les millores en les voreres i en altres indrets, els passos de vianants es pintaran el més ample possible reduint l'afectació al trànsit rodat.





**Un altre àmbit d'actuació central serà la plaça d'Antonio Maura**, que es va dissenyar com un cruïlla típica de l'Eixample, ja que era on es preveia el creuament de la vies A i C d'Ildefons Cerdà. Tot i que la gran via horitzontal no es va completar, es van traçar les avingudes de la Catedral i Francesc Cambó, sense la continuïtat que Cerdà havia projectat. Per aquest motiu mai no va tenir el trànsit previst i, tanmateix, sempre s'ha tractat com un nus viari. Actualment la plaça està continuament congestionada pels usos indiscriminats de parades de taxis, aparcaments de motos i d'autocars turístics que impedeixen una bona comunicació dels vianants tant longitudinalment com entre la Catedral i l'Avinguda de Francesc Cambó, ja que es està obligada a produir-se pels espais més estrets.

La congestió dels passos de vianants és una de les grans queixes dels veïns i les veïnes, que es poden aguditzar per obres de manteniment, per l'acumulació excessiva de taxis i per les cues per a pujar als diversos busos turístics. Aquestes situacions representen més problemàtiques quan es vol travessar en bicicleta i, sobretot, per a les persones amb dificultats de mobilitat. La millora de la mobilitat en aquest indret ha de passar per la reubicació d'aquests passos.

**L'objectiu principal de la remodelació és revertir aquesta condició de nus viari per aconseguir una plaça que asseguri un creuament natural sense colls d'ampolla**, a la vegada que es creen nous espai d'estada a banda i banda per tal de facilitar l'apropiació de l'espai per part dels veïns i veïnes. Aquests nous espais s'aconseguiran mitjançant la substitució de les semirotondes (de les bandes Besòs i Llobregat) per amples voreres que continuïn les dues avingudes.

Per tal de treballar la modificació de la plaça Antonio Maura amb el veïnat, **la proposta que sigui tècnicament més adient s'explicarà en els consells de barri del Casc Antic i del Gòtic**. Es treballaran els diversos aspectes, sempre pensant en l'objectiu d'ampliar la permeabilitat entre les dues voreres, és a dir, entre els dos barris, sense que afecti a la seva vida diària, ni a les necessitats de mobilitat de la resta dels veïnats, ni dels elements que són presents a la Via Laietana.

### **2.1.2. Camins escolars**

La Via Laietana és creuada diàriament per desenes d'infants, nois i noies de camí cap als seus centres educatius. En el seu voltant més immediat, s'hi situen l'Escola Bressol Puigmal, l'Escola Cervantes i La Salle Comtal a Sant Pere i Santa Caterina, l'Escola Baixeras i Sant Felip Neri al Gòtic entre d'altres que es troben més endins dels barris i, tanmateix, el carrer no contempla aquests vianants, que mereixen un tractament urbà diferenciat. Amb aquesta mesura de govern parem atenció en aquest important sector de la nostra societat perquè millorar l'espai públic per als infants i joves implica també millorar-ho per a tota la ciutadania, fent-ho més comunitari, inclusiu, segur per caminar-hi, per trobar-se i jugar als carrers i places i per afavorir la vida social als nostres barris. Millorar la mobilitat



dels estudiants en un eix principal com la Via Laietana i els seus entorns implica també poder assegurar que guanyin autonomia personal i conjuntament amb les seves famílies una millora en la qualitat de vida.

Els i les alumnes de les escoles del Casc Antic i del Barri Gòtic han de disposar de trajectes segurs i confortables, senyalitzats, amb passos de vianants i voreres que els tinguin en compte i responguin a les seves necessitats. Però no només, també cal que la comunitat, com agent educatiu, contribueixi al manteniment i l'atenció a aquestes condicions de viabilitat. **Per aquests motius des del Districte de Ciutat Vella s'ha començat a treballar amb l'Institut Municipal d'Educació de Barcelona per tal d'impulsar i coordinar els "camins escolars"**. En aquest projecte es treballarà de la mà de les comunitats educatives, tenint en compte als nois i noies, al seu professorat, a les AFAs, AMPAs i entorns familiars de l'alumnat i al teixit associatiu i veïnal del barri. Partint del fet històric que la Via Laietana ha estat enfocada principalment al trànsit rodat, **amb l'impuls dels camins escolars volem incorporar la visió dels nois i noies de Ciutat Vella al disseny i millora d'aquesta via**, reforçant la seva transversalitat com a punt d'unió entre barris i detectant quins són els itineraris més usats per arribar a les escoles amb l'objectiu de reforçar-los i adequar-los a les necessitats de la comunitat educativa.

### 2.1.3. Cap a la pacificació

Les mesures que es presenten en aquesta Mesura de Govern tenen per horitzó la pacificació de la Via Laietana. Hi ha un consens generalitzat d'aquesta necessitat, si bé cap govern ha volgut materialitzar-la donada la dimensió i l'impacte del projecte.

No hi ha cap dubte que el futur de la Via Laietana passa per una reurbanització global i, tal com apuntava la memòria elaborada per GRECCAT pel projecte de 2012 "la reforma haurà de millorar la connexió a peu i acostar els barris del Gòtic i del Casc Antic, recuperant per als vianants els espais resultants entre el nou traçat i l'antiga trama medieval, però també ha de quedar clar que aquesta reforma no ha d'impedir conservar les actuals funcions de connexió entre l'Eixample i el Port Vell-Barceloneta, així com l'accessibilitat tant al Gòtic com al Casc Antic, pels residents i comerciants". S'haurà de tenir ben present la necessitat d'implementar mesures que redueixin les contaminacions que provoquen l'intens flux de vehicles amb motor de combustió, ja sigui a nivell acústic com de contaminació ambiental. En aquest sentit, el nou projecte haurà d'estudiar les alternatives de mobilitat que permetin una reducció real del trànsit privat. **A la Via Laietana el transport públic ha de ser el principal actor que garanteixi la transversalitat, així com la circulació de les bicicletes i els vehicles que no generin emissions tòxiques.** El nou projecte s'haurà d'adaptar a les necessitats del trànsit pedestre i del trànsit no contaminant.

Per a fer-ho s'hauran de tenir presents també les necessitats dels veïns les veïnes dels barris per on passa la Via Laietana, entendent, tanmateix, que també haurà de respondre a necessitats de ciutat, donada la seva centralitat.

El procés participatiu per al nou projecte que encamini la reforma integral es durà a terme durant el darrer semestre de l'any 2018.

#### **2.1.4. Pressupost per a les millores de mobilitat i calendari**

El Districte de Ciutat Vella destinarà aproximadament **2 milions d'euros** a aquestes intervencions, repartides entre els exercicis de 2018 i 2019. Aquesta quantitat consisteix en prop d'1 milió d'euros per a l'arranjament de les voreres i dels passos de vianants i poc més d'1 milió d'euros per a la urbanització de la plaça d'Antonio Maura.

Les licitacions es tancaran durant la primera meitat de l'any 2018, per tal de poder acabar les obres a principis de l'any 2019.

## **2.2. DINAMITZACIÓ I VEÏNIFICACIÓ**

La Via Laietana va ser concebuda com un eix viari de comunicacions per connectar al port amb els centres productius i aquest ha estat el seu ús gairebé exclusiu durant les dècades de la seva existència, modificat, més o menys sovint, per les manifestacions i les activitats lúdiques.

La presència de l'edifici dels sindicats i de la prefectura de policia i la seva proximitat amb el centre polític de la ciutat i del país, la plaça de Sant Jaume, l'ha convertit des de finals de la dictadura franquista en l'espai més habitual per a les manifestacions i reivindicacions polítiques.

Pel que fa a les activitats lúdiques podem comptar algunes curses i el correfoc de les festes de la Mercè, a part d'algun tall puntual. Amb tot, els usos lúdics de la Via Laietana són molt escassos i no promouen la xarxa comunitària dels barris ni la vida veïnal, i encara menys el diàleg entre el barri Gòtic i els seus veïns de La Ribera, Sant Pere i Santa Caterina.

**Amb l'objectiu de pacificar la via i reapropiar-la per al veïnat, es fa imprescindible promoure usos diversos, que facin que la gran avinguda interlocuti amb els carrerons que hi arriben.** Per aquests motius proposem 4 usos alternatius de la Via Laietana, repartits durant l'any. Aquests usos requeriran de talls parcials de diverses modalitats, que seran prèviament tractats amb el teixit veïnal i comercial dels barris veïns i de la mateixa Via Laietana.



Les propostes són:

- Primer trimestre: Jornada dedicada a la sostenibilitat. Amb el suport del Comissionat d'Ecologia, l'objectiu de la jornada és la conscienciació en diversos aspectes de promoció de les polítiques mediambientals, residu zero, mobilitat sostenible, etc.
- Segon trimestre: Jornada dedicada a la Festa Major del Casc Antic
- Tercer trimestre: Dia mundial sense cotxes. Tal i com ja s'ha fet en les dues darreres edicions després d'anys sense celebrar-se, la Via Laietana serà l'eix central d'aquesta jornada internacional. El format haurà de satisfer l'objectiu de promoció de la mobilitat sostenible, i es farà tenint presents les necessitats dels actors veïnals i econòmics.
- Quart trimestre: Comerç al carrer. Amb el suport de la Direcció de Comerç de l'Ajuntament de Barcelona, el Districte organitzarà una jornada de comerç al carrer en la que es promocionaran les botigues i les associacions de comerciants de la mateixa Via Laietana i dels barris veïns, el Gòtic, La Ribera, Sant Pere i Santa Caterina.

### **2.3. MEMÒRIA HISTÒRICA**

En aquest punt abordem la Via Laietana des de la perspectiva de les polítiques públiques per tal de garantir el dret a la memòria dels barcelonins i barcelonines, i ho fem parant atenció a la seva construcció, i revisant la significació d'alguns dels elements que la conformen per tal de contextualitzar-los en la Barcelona del segle XXI.

El procés d'obertura de la Via Laietana constitueix una de les operacions urbanístiques més importants de la Barcelona del segle XX, i la seva construcció ha determinat bona part del desenvolupament econòmic i social de la ciutat, al mateix temps que ha condicionat el futur del Districte de Ciutat Vella i la vida d'una part important dels seus veïns i veïnes. La construcció de la Via Laietana va reformular la ciutat i les seves relacions socials, i com tota gran operació urbanística ha suposat la creació de plusvàlua a través d'un gran procés de desposseïció de les classes populars barcelonines.

La construcció de la Via Laietana va representar el desplaçament de milers de famílies i la destrucció de gairebé 600 immobles i dels carrers i places de la Barcelona medieval i moderna. Al seu lloc es va construir una gran avinguda flanquejada per edificis pantalla nobles que van convertir-se en seus i despatxos professionals i cases de la burgesia de la ciutat. Es tracta d'un dels trasllats de població més important de la història de la ciutat de Barcelona (només comparable amb el que va representar la victòria de les tropes borbòniques l'any

1714) i, tanmateix, un dels menys explicats malgrat la violència amb la que es dugué a terme el procés de desposseïció i de trasllat forçós.

La producció historiogràfica sobre la Via Laietana ens ha explicat la cronologia de les destruccions i les construccions, d'on provenien els crèdits per fer possible l'operació, els debats polítics al voltant del seu futur i ens ha biografat la història de les noves cases i els trasllats dels antics palaus. Però no existeix cap estudi sobre els trasllats forçats de la població ni sobre la seva nova vida.

Tot i la transcendència històrica de la construcció de la Via Laietana i dels processos polítics, socials i econòmics, previs als treballs pròpiament urbanístics dels que hem parlat, és destacable que no hi hagi cap referència en tot el seu traçat que els expliqui i els recordi.

Les polítiques públiques de memòria es basen en la memòria com un dret a conèixer les experiències del passat per construir un futur tenint en compte aquests coneixements. **Fer que la Via Laietana sigui un eix veïnal també passa per fer visible la història dels veïns i les veïnes que van ser desplaçats en nom del progrés i a qui es va negar el seu propi dret a la ciutat.**

Per tant es treballarà juntament amb el Comissionat de Programes de Memòria i la Taula de Memòria Històrica i Democràtica de Ciutat Vella per tal de difondre la memòria del procés de construcció de la Via Laietana tenint presents dos àmbits: la senyalística informativa i la creació de rutes que tinguin presents aquestes dimensions.

Amb el mateix procediment **es treballaran dos aspectes fonamentals per a la memòria democràtica de la ciutat** que es troben en el traçat de la Via Laietana. D'una banda, **la prefectura de policia del número 43** i de l'altra **el conjunt de la plaça d'Antonio López.**

El número 43 de la Via Laietana va ser un hotel durant l'Exposició Universal de 1929 i el 1931 s'hi va ubicar la Comissaria d'Ordre Públic de la Generalitat Republicana. Després de la guerra, es va convertir en la Jefatura Superior de Policia i a partir de 1941 s'hi va instal·lar la *Brigada de Inspección Social*, la brigada político-social, amb l'encàrrec de reprimir els incipients moviments antifranquistes sota la direcció del comissari Pedro Polo, substituït el 1955 pels germans Antonio i Vicente Juan Creix que continuaren la repressió implacable fins el 1974. La *Jefatura* fou el centre de la repressió política barcelonina i a les seves cel·les es va torturar desenes d'activistes obrers, catalanistes i antifranquistes.

Es treballarà juntament amb el Comissionat de Programes de Memòria i la Taula de Memòria Històrica i Democràtica de Ciutat Vella per tal de cercar la manera més efectiva de donar a conèixer la història de la repressió a Barcelona i concretament en aquest indret.



La darrera intervenció de tipus memorialista té com a protagonista el conjunt de la plaça d'Antonio López, que inclou el canvi de nom de la plaça i un debat sobre el conjunt escultòric dedicat a la seva persona i els usos que ha de tenir l'espai.

Antonio López López (Comillas, Cantàbria, 1817 – Barcelona, 1883) va ser el primer marquès de Comillas i va fonamentar la seva riquesa en el comerç de persones, és a dir, l'esclavatge. L'any 1884 el Consistori li va dedicar la plaça i hi va erigir un conjunt escultòric que va ser enderrocat el juliol de 1936 i reposat els primers anys de la dictadura franquista. La ciutat de Barcelona i el Districte de Ciutat Vella, fermes defensores de la llibertat, no pot comptar en el seu nomenclàtor amb un nom que remeti a l'activitat de l'esclavatge, i per aquest motiu es duran a terme un seguit d'activitats que permetin la reflexió i el debat a l'entorn de la Barcelona colonial i el monument a l'espai públic ciutadà.

El Districte de Ciutat Vella retirarà l'escultura d'Antonio López abans d'acabar l'any 2017 i farà una proposta de dinamització de l'espai, coincidint amb el canvi de nom.