

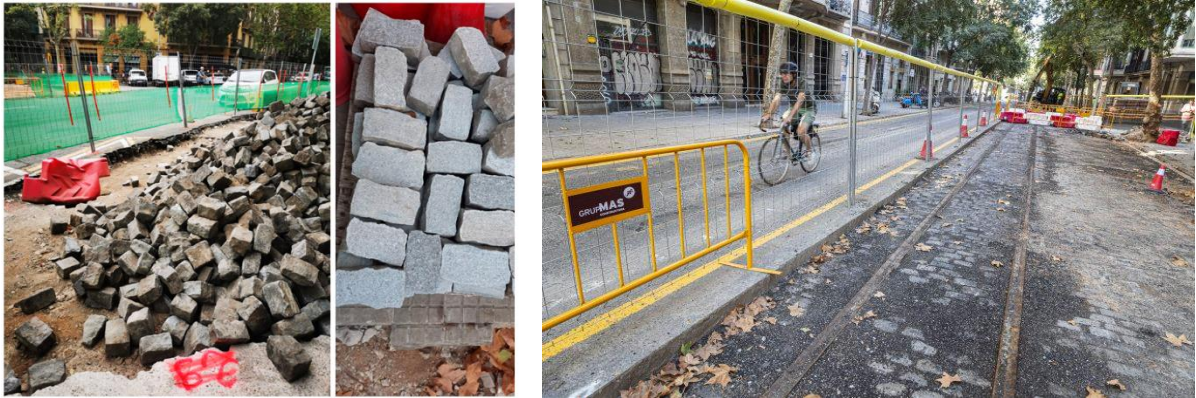


## **[INCLOU MATERIAL AUDIOVISUAL] Els eixos verds de l'Eixample integraran llambordes i vies de tramvia antigues totalment accessibles per preservar la memòria i promoure la sostenibilitat**

- » Les obres dels quatre primers eixos verds de l'Eixample han posat al descobert sota l'asfalt llambordes i alguns trams de vies del tramvia històric de Barcelona, majoritàriament al carrer de Girona i al del Consell de Cent
- » S'ha trobat una solució per integrar-les al nou paviment com a record del passat de l'Eixample que garanteix al cent per cent l'accessibilitat i que s'ha compartit amb les entitats vinculades a les persones amb mobilitat reduïda
- » A diversos punts de Girona i la plaça d'Enric Granados es col·locaran 6.000 m<sup>2</sup> de llambordes tallades per la meitat, completament llises i amb junta estreta perquè el paviment sigui continu, regular i segur, tal com es va fer a la plaça del Born CCM
- » També a l'eix de Girona, entre Diputació i Gran Via, es conservarà un tram d'uns 45 m de les antigues vies de tramvia inserit entre llambordes antigues en què s'haurà aplicat un tractament antilliscant i es reomplirà la ranura amb resina per allisar-la

Els nous eixos verds de l'Eixample recuperaran llambordes i vies de tramvia antigues aparegudes en el transcurs de les obres i les integraran de manera totalment accessible per preservar la memòria històrica de l'àmbit i promoure la sostenibilitat i el reciclatge de materials. La mesura permetrà recordar com era la Barcelona del passat, connectar-la amb la del present i del futur i alhora posar en valor dos dels eixos principals del model urbà que està aplicant el Govern municipal: la nova concepció de la conservació del patrimoni i l'aprofitament de materials existents en el context actual d'emergència climàtica.

Els treballs de transformació dels carrers del Consell de Cent, Girona, Borrell i Rocafort, iniciats el juliol passat en el marc del pla Superilla Barcelona, han posat al descobert sota l'asfalt antigues llambordes granítiques dels carrers de l'Eixample i també vies del tramvia històric de la ciutat. Els dos elements s'han trobat majoritàriament als carrers de Girona i de Consell de Cent.



Aquests elements són un testimoni de la Barcelona de principis de segle passat, en què l'espai públic estava protagonitzat pels vianants i la mobilitat de la trama Cerdà estava organitzada al voltant dels tramvies i no dels cotxes. El pla Superilla Barcelona vol recuperar aquest esperit i posar les persones, les bicicletes i el tramvia al centre de les prioritats de l'espai públic. Per això, és important trobar l'encaix per mantenir la memòria de la ciutat en forma de llambordes i vies antigues i actualitzar-la dins dels nous eixos verds.

Davant d'aquestes troballes, l'Ajuntament va començar a estudiar una manera d'incorporar-les que garantís al cent per cent el pas de totes les persones per damunt de les llambordes i les vies. La condició necessària i essencial era que el paviment resultant fos regular, segur i sense juntes obertes que no suposés cap dificultat ni perill a l'hora de caminar-hi. Les últimes setmanes s'han fet diverses proves sobre el terreny per testejar els procediments disponibles amb la instal·lació d'algunes llambordes ja tractades, i s'han fet visites in situ amb veïns i veïnes, comerciants, l'Institut Municipal de Persones amb Discapacitat (IMPD) i les entitats que en formen part per poder consensuar una solució satisfactòria.

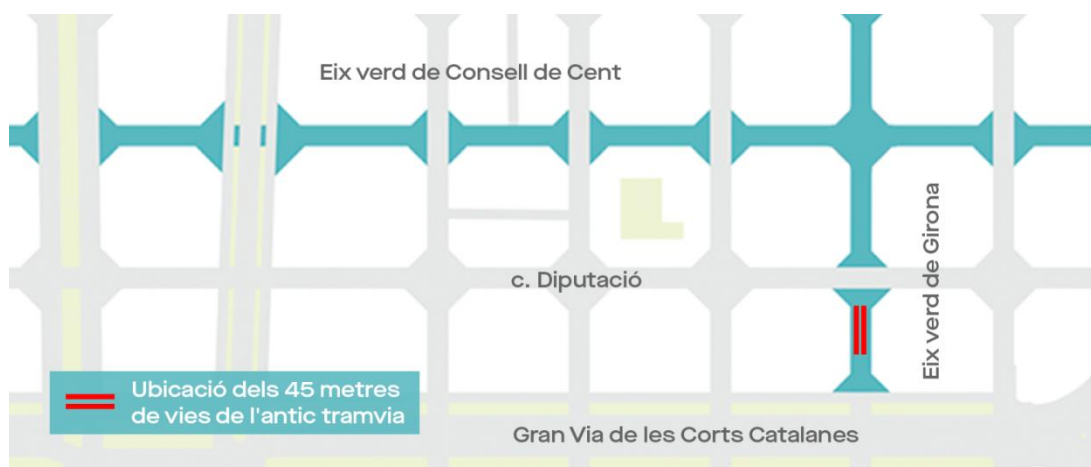


*A les dues fotos de l'esquerra, llambordes amb el tractament aplicat per allisar-les, i a la dreta un àmbit dels eixos verds on s'ha testejat el paviment amb llambordes tractades.*

Així doncs, les llambordes es portaran a un taller especialitzat per tallar-les i deixar-les completament llises, i després s'hi aplicarà una tècnica de flamejat per fer que no rellisquin. S'instal·laran en alguns trams de l'eix verd de Girona –entre Gran Via i Diputació, entre València i Mallorca i a tots els xamfrans– i a la plaça d'Enric Granados, i es col·locaran amb junta estreta per assegurar en tot moment l'accessibilitat. En total, se'n mantindrà 6.000 m<sup>2</sup>. És un model molt similar al que es va aplicar a l'entorn del Born Centre de Cultura i Memòria.



Quant a les vies, n'han aparegut al tram de l'eix de Girona entre Gran Via i Diputació, al de Consell de Cent entre Aribau i Muntaner i a altres petits trams a algun xamfrà. Per les condicions topogràfiques de les vies trobades, les més idònies per conservar són un tram d'uns 45 metres de Girona entre Diputació i la Gran Via. Aquest àmbit es pavimentarà amb llambordes llises recuperades i inclourà les vies enrasades en el mateix nivell per no generar ressalts, de manera que hi haurà un doble record històric. S'aplicarà un tractament antilliscant a la via i es reomplirà la ranura existent amb resina per garantir que la superfície sigui llisa.



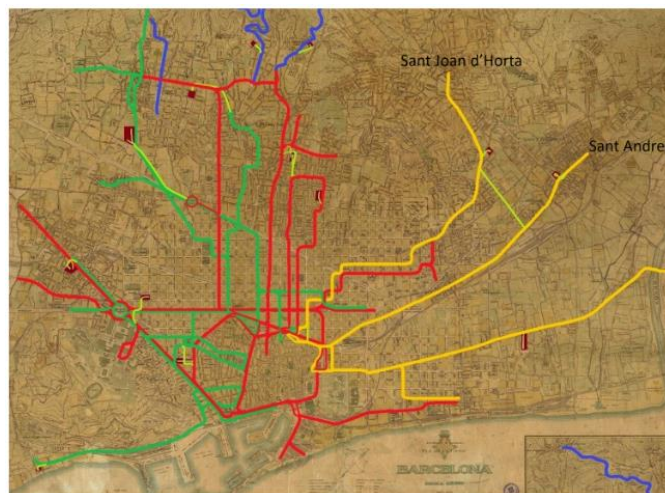


## Context històric de les llambordes i les vies de tramvia

L'any 1893, es va redactar el Projecte general d'urbanització de totes les vies de l'Eixample. Per a les calçades de més circulació, es proposava l'ús de llambordes de pedres dures com pòrfirs o granits estrangers, amb peces de 10-22 cm d'ample, 18-22 cm de llarg i 14-16 cm d'alt.

En aquest context, es té constància que al 1914 el 43% del paviment de l'Eixample ja és de llamborda. Les llambordes antigues que ara es reciclaran en els nous eixos verds correspondrien a aquesta època de principis del segle XX i van ser-hi fins als anys 60, quan es va asfaltar els carrers.

Pel que fa a l'origen de les vies, Barcelona va tenir tramvia per primera vegada el 1872, quan es va inaugurar la primera línia entre el Pla de la Boqueria i Josepets (plaça Lesseps). Des de llavors, la xarxa va anar creixent amb noves línies del Poblenou al Pla de Palau (1877), a Sant Gervasi (1878), a Sarrià, a les Corts (1879), a Horta (1883) i la línia del litoral a Badalona (1885), que passava per Sant Martí de Provençals i Sant Adrià del Besòs. Als anys 20, les línies del tramvia van arribar al màxim històric de 220 km de longitud.



*Línies del tramvia antic de Barcelona.*

Les primeres vies de tramvia que es van instal·lar al carrer de Girona pertanyen a l'itinerari de la ronda de la Universitat fins a Sant Joan d'Horta, recorregut que va ser vigent des de finals del s. XIX fins a mitjan s. XX. Es tracta d'una via estreta d'un metre d'amplada sobre llamborda, i les que s'han descobert ara s'atribuirien a aquesta època.



*A l'esquerra, pas del tramvia pel carrer de Girona (itinerari ronda Universitat-Sant Joan d'Horta), i a la dreta, la plaça de Catalunya amb tramvia, carruatges i vianants (1913).*



*A l'esquerra, plaça de Catalunya durant la paralizació dels tramvies degut a la vaga, amb vianants i manifestants (1934), i a la dreta, pas del tramvia i paviment de llambordes al carrer del Clot amb el carrer de Rogent (1930).*



*Amb la irrupció massiva del vehicle privat, als anys 1960 i 1970, s'asfalta la ciutat, i les línies del tramvia conviuen amb l'asfalt fins al 1971, quan tanquen totes les línies existents menys el Tramvia Blau*



## Material audiovisual

[ÀUDIO Declaració de la tinenta d'Alcaldia, Janet Sanz](#)

[ÀUDIO Declaració del regidor Joan Ramon Riera](#)

[Imatges \(ZIP\)](#)