

## LA MERIDIANA, DES DE CERDÀ FINS ALS NOSTRES DIES

**La Meridiana és, amb els seus 7,1 kilòmetres de longitud, la tercera via més llarga de la ciutat de Barcelona, només per darrere de la Diagonal i la Gran Via. Totes tres avingudes conformen l'estructura bàsica de connexió de la ciutat amb el territori, funció estratègica que la Meridiana ha acomplert des de la seva gestació. Però la prioritització de l'eficiència viària ha suposat, en canvi, que durant moltes dècades l'avinguda hagi estat una barrera insalvable entre barris, incapaç de donar resposta a les necessitats dels seus veïns i veïnes. Així doncs, la història de la Meridiana ha estat la història d'un model de mobilitat basat en el vehicle privat i, alhora, una història d'oblit, de segregació i de menysteniment del dret a la ciutat dels seus habitants; la història d'una urbanització deshumanitzada.**

La Meridiana és concebuda per Ildefons Cerdà dins del seu "Pla de Reforma i Eixample de la ciutat de Barcelona" de 1859. Cerdà dissenya una retícula de carrers creuada per dues vies en esbiaix d'una amplada de 50 metres cada una: la Diagonal i la Meridiana. Totes dues, conjuntament amb la Gran Via, formen la tríada de "vies transcendents", les més importants en jerarquia, concebudes per relacionar la ciutat amb la "vialitat universal" i per facilitar la comunicació entre els municipis del Pla de Barcelona. La Gran Via es prolonga pels dos extrems de la ciutat tot resseguint la costa. La Diagonal connecta Barcelona amb l'interior de la península per la vall del Llobregat. I la Meridiana enfila el camí del nord, cap a Europa, tot aprofitant la sortida natural del pla de Barcelona per la vall del Besòs.

El seu traçat coincideix, a més, amb el del meridià terrestre Dunquerque-París-Barcelona, cèlebre perquè a principis del segle 18 va servir per mesurar "la deumilionèsima part de l'arc meridià terrestre comprès entre el pol nord i l'equador", el que es coneix com la unitat de mesura bàsica del Sistema Internacional: el metre. D'aquesta coincidència prové el nom Meridiana que l'avinguda ha mantingut al llarg de tota la seva història amb l'excepció dels últims anys de la Segona República, quan va passar a anomenar-se Avinguda de la URSS.

A mitjans del segle 19, la presència de construccions rurals a la zona on Ildefons Cerdà preveu fer-hi passar la Meridiana era nombrosa degut a la proximitat de traces històriques com la carretera de Ribes o el Rec Comtal. Cerdà, però, només veu necessari desviar el traçat de la Meridiana, tot fent-li fer una ziga-zaga, per evitar la destrucció de part del casc de Sant Andreu. Per tant, durant el llarg procés d'urbanització de l'avinguda desenes de masies, masos i hostals són enderrocats. Un dels casos que ha persistit en la memòria col·lectiva és el de la Nova Torre del Baró, un imponent mas construït el 1797 i desaparegut el 1967.

L'aprovació del Pla Cerdà l'any 1860 va seguida de la implantació de l'element més decisiu dels primers cent anys de la Meridiana: el ferrocarril. És així com l'any 1862 es construeix el tram de Barcelona a Montcada de la línia de ferrocarril cap a Saragossa, tot seguint el traçat de l'avinguda projectada per Cerdà.

El procés de consolidació de l'Eixample, però, és lent i llarg. S'inicia a l'entorn de l'antic camí que connectava la ciutat emmurallada de Barcelona amb la vila de Gràcia, l'actual Passeig de Gràcia, i a partir d'aquest eix la nova ciutat s'expandeix cap a les dues bandes. En aquest procés la plaça de les Glòries, on es creuen les tres "vies transcendents", enlloc d'esdevenir el que Cerdà preveu com el gran centre de la nova metròpolis, acaba convertint-se en el límit entre la ciutat consolidada i els barris industrials del Poblenou i el Clot. El trasllat del mercat dels Encants des del centre de la ciutat a la zona de les Glòries l'any 1928, amb l'objectiu d'"amagar-lo" dels visitants de l'Exposició Internacional de 1929, dona a entendre perfectament com la zona de les Glòries era més el final de la ciutat que no pas el punt neuràlgic que Cerdà havia imaginat.

L'any 1932 la Generalitat republicana presenta el "Pla d'enllaços ferroviaris" i proposa el soterrament de les vies que creuen la plaça de les Glòries tot seguint el traçat de l'avinguda Meridiana. Els treballs comencen dos anys més tard però, degut a la Guerra Civil, l'obra s'atura i els túnels inacabats són usats com a refugi civil antiaeri.

Per tant, no és fins passada la guerra quan, finalment, la Meridiana i els seus voltants comencen a consolidar-se.

D'una banda, la construcció del conjunt d'habitatges socials conegut popularment com "Les Cases del Governador" (oficialment "Urbanització Meridiana") l'any 1944 suposa un dels primers impulsos importants en la urbanització de la zona. Aquest conjunt de 406 habitatges combina blocs plurifamiliars de tres i quatre plantes amb habitatges unifamiliars de planta baixa i una planta pis. Resulta paradoxal veure com una de les més interessants reinterpretacions de l'ideal utòpic plantejat per Cerdà en el seu pla d'Eixample és concebut i realitzat en els anys més durs de la dictadura franquista.

D'altra banda, la inauguració del túnel ferroviari iniciat abans de la guerra es produeix, finalment, el 1948. A més, en els anys següents, també en el subsòl de l'avinguda, s'hi prolonga la "línia transversal" del metro (l'actual L1): si fins abans de la guerra la línia s'acabava a Marina, el 1951 obren les estacions de Glòries i el Clot i el 1954 la línia s'estén fins a Fabra i Puig.

El soterrament de totes les vies i el conseqüent alliberament de la superfície de la Meridiana marca l'inici del domini del vehicle privat sobre l'avinguda, la qual es va asfaltant per trams al llarg dels anys. No és, però, fins el 1967 que la via adopta el seu rol de gran porta d'entrada pel nord de Barcelona. La formalització d'aquesta nova connexió de la ciutat amb el territori es fa en forma d'autopista, amb una secció de 12 carrils: 6 de centrals (3 per sentit) com carrils ràpids i 6 més de laterals (3 a cada banda) de connexió amb els barris del voltant. D'aquesta manera les voreres a banda i banda només poden tenir 3 metres d'amplada i cal fer passos elevats perquè els vianants puguin creuar d'un costat a l'altre de l'avinguda. Aquest disseny esdevé una gran cicatriu entre barris que impossibilita la relació entre veïnats fins aleshores propers. A més, la pol·lució i la contaminació acústica de l'avinguda, generada pel pas de 120.000 vehicles diaris, agreugen els problemes de l'entorn.

Tot i que el traçat de la Meridiana passa per quatre districtes (Eixample, Sant Martí, Sant Andreu i Nou Barris) i 13 barris (Fort Pienc, Sagrada Família, El Clot, Camp de l'Arpa, El Parc i la Llacuna del Poble Nou, Trinitat Vella, Sant Andreu, Sagrera, Navas, Vallbona, Trinitat Nova, La Prosperitat i Vilapicina i Torre Llobeta) és en els trams d'El Clot, La Sagrera, Sant Andreu i Trinitat on aquests problemes són més sentits. De seguida hi comencen les protestes veïnals i els talls de l'avinguda per reivindicar la reconexió entre barris mitjançant la supressió dels passos elevats (n'hi havia molt pocs i no estaven adaptats, fet que suposava un problema insalvable per a la gent gran) i la instal·lació de semàfors i passos de vianants.

Una comparativa entre les dues principals avingudes d'entrada a Barcelona, la Diagonal i la Meridiana, dóna una clara idea de fins a quin punt l'urbanisme durant els anys de la dictadura franquista va estar al servei de les classes més benestants en perjudici dels sectors més desafavorits: l'entrada oest de Barcelona, per la Diagonal, es projecta acompanyada per parcs (Parc de Cervantes, Jardins del Palau de Pedralbes, Turó Parc), universitats (Campus Nord i Campus Sud), equipaments esportius, importants edificis bancaris i hotelers, luxoses promocions d'habitatges i voreres amb vegetació abundant. En canvi, l'entrada per la Meridiana ens presenta la imatge de dues façanes convertides en pantalles inacabables formades per la successió d'alts blocs d'habitatges sense gaire qualitat arquitectònica i l'absència gairebé total d'equipaments, espais públics i vegetació. Un urbanisme deshumanitzat al servei del vehicle privat i de l'especulació immobiliària.

La manca d'equipaments bàsics (educació, salut i cultura) fins als anys setanta és absoluta. Els dos equipaments més coneguts a l'entorn de la Meridiana eren el Canòdrom (Antoni Bonet i Castellana i Josep Puig i Torné, 1964), conegut com "l'hipòdrom dels pobres", destinat al lleure i les apostes, i el primer equipament de vetlla de difunts de la ciutat, el tanatori de Sancho de Àvila.

Tanmateix, amb l'arribada de la democràcia, l'any 1977 l'Ajuntament recupera les 32 hectàrees que els antics tallers de la RENFE-Meridiana ocupaven des de 1890 i, al seu lloc, es planteja ubicar-hi zones verdes i equipaments pels barris de l'entorn. Tot i això, passa una dècada fins que no són inaugurats.

L'impuls dels Jocs Olímpics provoca dos canvis molt significatius en la Meridiana:

D'una banda, la construcció de les Rondes alleuja considerablement el volum de cotxes que l'avinguda ha d'absorbir, fet que facilita un nou canvi de secció. Al 1990 s'urbanitza el tram de

l'avinguda entre la plaça de les Glòries i el carrer València i es crea una rambla central. Més endavant, l'any 1995, se segueix el canvi de secció de l'avinguda, des del carrer València en amunt, ara seguint el model de bulevard, amb unes voreres 11,5 metres a banda i banda i 8 carrils per als cotxes (4 en cada sentit) a la part central. És en aquest moment que es desmunten les passeres elevades i s'instal·len molts més semàfors i passos de vianants. Aquestes intervencions permeten guanyar espai públic i reduir considerablement la presència de l'automòbil.

D'altra banda, durant els anys noranta s'urbanitza el tram de l'avinguda entre la plaça de les Glòries i el parc de la Ciutadella. Nous ingredients, inèdits en la resta de l'avinguda, s'integren en aquest nou tram: el tramvia, que treu espai i protagonisme al cotxe, i nous equipaments de ciutat que tenen la missió de dotar l'avinguda d'una certa monumentalitat i atractiu. De sud a nord trobem l'Arxiu de la Corona d'Aragó (Roser Amadó i Lluís Domènech, 1993), l'Auditori de Barcelona (Rafael Moneo, 1999), el Teatre Nacional de Catalunya (Ricard Bofill, 1996) i el Mercat dels Encants (B720 arquitectes, 2013). Aquests equipaments tenen dues característiques en comú: són equipaments d'escala metropolitana, no pas local, i, amb l'excepció del mercat dels Encants, renuncien a la interacció amb el seu entorn més immediat. Això, i el fet que el costat est de l'avinguda romangui sense construir, fa que el tram entre el carrer Marina i les Glòries atregui encara molt poca activitat.

Els darrers vint anys s'han caracteritzat per la consolidació dels barris per on passa l'avinguda i la presa de consciència veïnal sobre la necessitat de continuar millorant uns barris que encara arrossegueu moltes mancances. En aquest sentit, la transformació que s'està duent a terme a les Glòries representa una gran oportunitat i un trencament amb la dinàmica que havia estat habitual per dues raons: la primera perquè aquest és el primer projecte a l'entorn de la Meridiana en què la proposta no ha estat imposada des de l'administració sinó acordada amb veïns i veïnes. El Compromís de Glòries (2007) té, precisament, la virtut d'involucrar el veïnat en la solució proposada. La segona perquè la proposta final de la plaça redueix al mínim el protagonisme del vehicle privat: la Gran Via es fa passar pel subsòl i la continuïtat de la Diagonal i la Meridiana es talla i el trànsit es redistribueix per la retícula de l'Eixample.

Capgirar el model de mobilitat, traient protagonisme al cotxe privat i retornant-lo als vianants, eliminar les barreres físiques per poder reconnectar els barris i augmentar i millorar els espais públics. Aquests són els reptes que ha d'afrontar l'entorn de la Meridiana en els propers anys. Si als cinquanta el protagonisme va passar dels ferrocarrils al vehicle privat, ara cal que aquest protagonisme recaigui en les persones.

El globus vermell  
Agost 2016

## BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

“**Cerdà, urbs i territori**”. Francesc Magrinyà i Salvador Tarragó. Editorial Electa. 1994.

“**Les Masies de Sant Andreu de Palomar**”. Alexandra Capdevila, Alejandra García, Laura Gómez, Ricard Paradís, Jordi Petit, Lourdes Pinyol, Jordi Sánchez, Pau Vinyes. Editorial Llop Roig. 2014.

**Revista Carrer, núm. 137.** FAVB. 2015.

- Comunicat veïnal “*Els barris exigeixen solucions integrals per a la Meridiana*”.

**Revista Carrer, núm. 138.** FAVB. 2015.

- Article “*Van trencar un paisatge*”. Jaume Fabre.

- Article “*La prehistòria d’una autopista*”. Jaume Fabre.

- Article “*Per un nou equilibri urbà entre estada i mobilitat sostenible*”. Francesc Magrinyà.

- Article “*Cronologia d’una avinguda lligada al ferrocarril*”. Andrés Naia.

“**Estudi del teixit residencial de la Urbanització Meridiana de Barcelona (1942)**”. Bernat Fernández Crespí. Memòria relativa al projecte final de carrera. 2013.

Post “[Passos elevats per a vianants de l’Avinguda Meridiana \(1964-1993\)](#)”. Blog Barcelofília.

Post “[Avinguda Meridiana](#)”. Oficina Nord de l’Institut d’Estudis Sempronio de Barcelona.

Post “[Los almacenes SEARS de Barcelona \(1967-1983\)](#)”, del blog “[El tranvía 48](#)”. Ricard Fernández Valentí.

Reportatge “[La urbanització de l’avinguda Meridiana va dividir l’antic poble de Sant Andreu](#)”. Ester Magdaleno i Laura Siles. BTV.

Article “**150 anys d’història de les Glòries**”. Carles Serra. El globus vermell.

Article “**Un segle d’història de l’Avinguda Diagonal**”. Carles Serra. El globus vermell.