

DIARI DEL TAXI

Mans a l'obra per evitar el col.lapse circulatori

L'Ajuntament de Barcelona vol reduir la densitat de circulació

La potenciació dels transports públics és una possible solució del problema

Reducir la densitat de la circulació i agilitzar els transports públics són els dos objectius prioritaris de l'Operació Fluidesa 1988 que, engegada per l'Ajuntament de Barcelona, funciona des de divendres passat.

Aquesta nova operació de l'àrea de Circulació de l'Ajuntament de Barcelona està especialment concebuda per reduir la congestió circulatoria en que es troba la ciutat a les hores punta. Així, de set a vuit del matí, el 21 per cent dels carrers estan col.lapsats, entre les vuit i les nou el 17% i, finalment, entre les set i nou del vespre, la tercera part de les vies circulatories de la ciutat estan al màxim de la seva capacitat. Aquestes quatre hores són caòtiques, amb innumerables retencions i embussos a totes les sortides de la ciutat.

València, el més saturat

El carrer València és, segons els tècnics municipals, el model de carrer saturat, un carrer on tot el matí és hora punta i que, a partir de les vuit del vespre, és totalment intransitable. L'increment de trànsit més gran dels últims anys s'ha produït, però, en els diferents accessos a la ciutat -Meridiana, Diagonal i Granvia-, que diàriament absorbeixen quasi vuit-cents mil vehicles (mig milió d'entrada i tres-cents mil de sortida).

En aquests accessos hi ha els principals embussos a primera hora del matí, entre vuit i nou, i a darrera hora del vespre, a partir de dos quarts de nou. Per contra hi ha una sèrie de carrers de circulació reduïda, com el passeig de Sant Joan o l'avinguda Josep Tarradellas, afavorits pel recorregut secundari que representen.

Campanya de correcció

L'Operació Fluidesa 1988 estableix una sèrie de mesures concretes destinades a evitar i corregir la indisciplina viària i pal·liar la congestió circulatoria de Barcelona. La campanya es basa en l'increment dels efectius de la Guàrdia Urbana -294 guàrdies, 42 cotxes patrulles, 30 motos, 48 scooters, 32 pa-



Entre les set i nou del vespre, la tercera part dels carrers de la ciutat estan al màxim de la seva capacitat

trulles a cavall, 60 grues i 8 furgonetes immobilitzades-, la potenciació del transport públic i l'augment de la informació viària.

El transport públic es potenciarà amb l'obertura de

cinc nous trams de carril bus-taxi, que augmentarà tres quilòmetres i mig els cinquanta de què ja disposa la xarxa de carril bus-taxi. Aquests nous trams seran al carrer València (entre Roger

de Llúria i passeig de Sant Joan), Balmes (entre Pàdua i General Mitre), Granvia (entre la direcció general de trànsit i Sant Germà), Muntaner (entre plaça Adriano i Via Augusta) i Pau Claris

(entre la Diagonal i Casp).

També està prevista una campanya de divulgació de les millores fetes als transports públics -instal·lació progressiva d'aire condicionat i aplicació parcial a la

La Guàrdia Urbana incrementarà la seva presència als carrers de la ciutat

Els experts no descarten l'establiment d'un peatge urbà

xarxa d'autobusos d'un sistema d'ajuda a l'explotació que informará els usuaris del temps que trigarà cada vehicle a arribar a la parada- per fomentar la seva utilització.

Limitar l'estacionament

Per reduir la densitat a les hores puntes, l'Ajuntament limitarà l'horari de càrrega i descàrrega de mercaderies als 450 espais reservats i hi impedirà aquestes feines entre les 7.30 i les 9.30 hores, amb l'excepció d'alguns productes especials. Aquests espais reservats es troben a totes les cruïlles de l'àrea delimitada per l'avinguda de la Diagonal, el passeig de Sant Joan, el carrer Comerç, el passeig de Colom, l'avinguda del Paral·lel i el carrer Urgell.

L'Ajuntament també facilitarà informació sobre els aparcaments municipals. Un sistema integral de dades farà saber als usuaris el temps real, l'ocupació i la disponibilitat dels set aparcaments de propietat municipal de la ciutat, perquè els conductors només s'hi adreixin quan tinguin la garantia que hi ha places lliures.

Més informació

També s'ha previst de potenciar la figura de l'home del trànsit, que des del centre de control continuarà recomanant, per les diferents emissores de la ciutat, itineraris alternatius als carrers més col.lapsats. Els conductors també tindran una informació addicional al mateix carrer, amb la instal·lació d'una nova senyalització toponímica a l'Eixample que indicarà el nom, el sentit de circulació i la localització numèrica dels edificis.

Si totes aquestes mesures de l'Operació Fluidesa 1988 resultessin infructuoses a curt termini, l'Ajuntament, tal com va assenyalar Joan Torras, regidor de la Via Pública, a la presentació de la campanya, "s'haurien de plantejar mesures de restricció que vagin eliminant el trànsit, com ja han fet altres ciutats". Un sistema de peatge urbà podria ser una solució viable, "per la tipologia de la ciutat es tracta d'un exemple vàlid.



Els taxis i autobusos tindran tres quilòmetres i mig més de carril reservat. Aran tenen cinquanta quilòmetres

EL MOTOR: PONS I GARRIGA

El domini català

Dos pilots barcelonins, Sito Pons i Joan Garriga, es juguen aquest cap de setmana al Brasil el campionat del món de 250 cc. Cap altre pilot té opció a pendre'ls el títol més valuós de la història del motociclisme espanyol. Però la situació per l'un i l'altre és força diferent. Mentre Pons es pot permetre el luxe d'acabar dos llocs per darrera de Garriga, el pilot de Yamaha està obligat a guanyar per tenir-hi alguna opció. Sigui quin sigui el campió, el resultat haurà estat just. Dues carreteres esportives paral·leles i divergents al mateix temps, amb el mateix objectiu: el campionat del món.

Sito Pons i Joan Garriga tenen moltes característiques comunes. Però també moltes diferències, com ells preferirien dir. Les seves carreteres esportives han sigut bastant paral·leles. Pons, pilot d'Honda per tercer any consecutiu, fa uns quants anys més que corre als circuits del Mundial. Des del principi va tenir molt clar que els títols de campió d'Espanya no li valien per enfrontar-se als millors pilots del món. I va decidir córrer el campionat del món amb uns mitjans precaris. La seva moto, una Kobas, va ser construïda a Barcelona per l'enginyer Antoni Cobas. Eren anys, 1983-84, en què Pons havia de mos-

trar la seva vàlua amb una agressivitat que el temps s'ha encarregat d'apaivagar. Fins a aquest any.

Un cop va demostrar la

seva categoria en la cilindrada més igualada del campionat amb resultats que van sorprendre més d'un, Sito Pons va acceptar el rept de

ser el primer pilot espanyol dins d'un equip de 500 cc. Però la Suzuki no va estar a l'altura de les circumstàncies i els resultats van ser

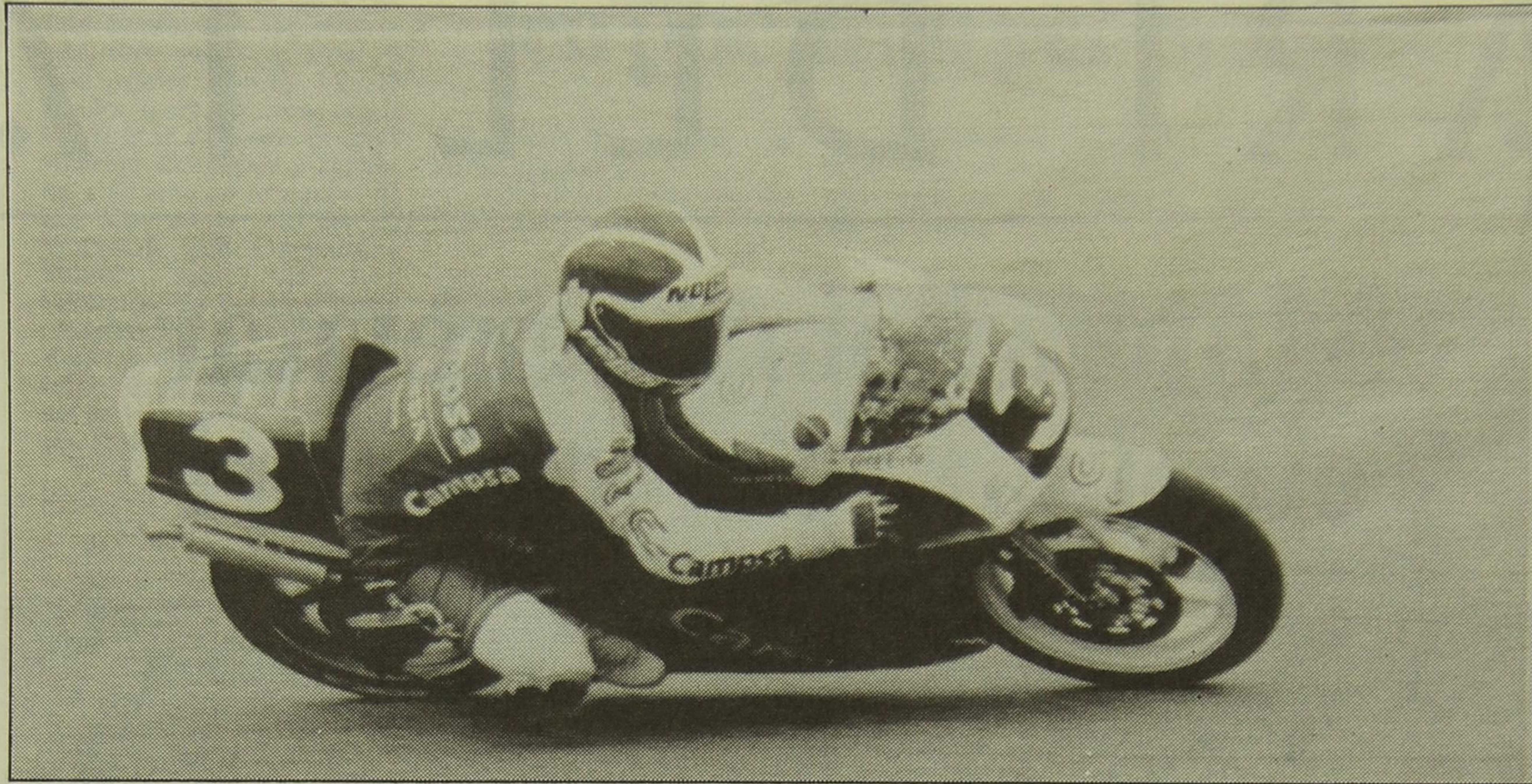
mediocres.

La tornada al quart de litre no es va fer esperar. Aquest cop amb motos oficials japoneses. Les Honda

llogades, a raó de molts quilos cada temporada, van portar Pons al quart lloc (1985), al subcampionat (1986) i al tercer lloc (1987). Aquest any el poden dur, finalment, al somni daurat que l'obsessiona des que va deixar els circuits urbans espanyols per enfrontar-se amb l'élite mundial.

Garriga, agressiu

La trajectòria de Joan Garriga és bastant diferent. Va destacar, ja de molt jove, en competicions de promoció. A diferència de Pons, Garriga va preferir centrar-se en les curses nacionals per acontentar els seus patrocinadors. Després de destacar en les sortides a l'estranger, Garriga es va guanyar una merescuda fama de pilot agressiu i també segur, dues virtuts que rarament coincideixen en un pilot de velocitat. Les seves notables actuacions amb una JJ-Cobas privada li van valer un lloc de pilot oficial a l'equip Cagiva. Va ser un any, igual que el de Sito a l'equip Suzuki, aparentment fosc, però que van donar a Garriga una notable capacitat per posar a punt una moto difícil de governar. Ben segur que aquesta temporada perduda ha tingut molta relació amb les posicions que Pons i Garriga ocupen en el campionat del món d'aquest any.



Sito Pons, subcampió del món de 250 centímetres cúbics i màxim favorit a aconseguir el títol



LA BÚSTIA DEL TAXI

Les cartes destinades a la bústia del taxi no han de superar les trenta línies mecanografiades. Han d'estar firmades i hi ha de constar la població del remitent, així com el domicili i el DNI. Podran ser

resumides o extractades quan la llargada sigui superior a l'establerta. No es tornaran els originals de les cartes ni es mantindrà correspondència postal o telefònica sobre el seu contingut.

El servei d'autobusos

És una vergonya que una ciutat com Barcelona tingui un servei d'autobusos tan deficient. Agrairia als responsables, davant la impotència d'haver d'esperar més de vint minuts la línia 50, que ens manifestessin públicament per què una línia de recorregut tan llarg, i segur que gens deficitària, té un servei tan pessim en hores punta. Els usuaris l'hi agrairíem. Conxita Guado / Barcelona.

Autopistes o autovies

Fa poc, l'opinió pública s'ha fet ressò d'una polèmica que, fins no fa gaire, no transcendia dels despatxos dels enginyers. Què és més pràctic, fer autopistes o autovies? El govern central s'ha inclinat a la construcció d'autovies (com la que ha d'enllaçar Madrid amb Saragossa), mentre que la Generalitat es decanta cap a les



autopistes (la de Manresa, per exemple).

Hi ha detractors de totes dues. A les autovies se'ls critica la seva petita absorció de trànsit, a les autopistes, el fet d'haver de

pagar peatge. Crec, però, que tenen missions diferents a complir. Les autovies han de servir per canalitzar el trànsit de rutes secundàries i, per tant, és lògic que tinguin poca capacitat.

Les autopistes, d'altra banda, han de servir com a alternativa a l'hora de fer trajectes llargs. Llavors, el peatge és més que raonable. La solució als problemes de les nostres carreteres inclou una xarxa d'autovies àgils i un sistema d'autopistes que descongosti els trajectes d'importància. Lluís Vallvé / Rubí.

Campions catalans

Sito Pons i Joan Garriga s'estan disputant el títol de 250 centímetres cúbics de motociclisme. Aquesta disputa entre catalans és el millor exponent de la supremacia del motociclisme català al món, com ho demostren les excel·lents victòries de Martínez Aspar, Crivillé o Champi Herreros. Crec que ja és hora que es prenguin mesures perquè aquests èxits no quedin com un bon record, sinó que siguin l'inici d'una nova nissaga de grans pilots catalans. Jaume Salvat / Abrera.

EL RODAMÓN

Carreres de bojos als Estats Units

Es Els Estats Units són un país sorprenent. Els bojos de les carreres de cotxes hi tenen el seu paradís particular. A l'altra banda de l'Atlàntic es celebren unes carreres tan estranyes que només poden existir allí. La més famosa de totes són les cinc-centes milles d'Indianapolis, però n'hi moltes més.

La Tractor Pull és la més esbojarrada de totes les curses. Hi participen bona part dels agricultors d'una regió que, amb els seus tractors de tres a sis tones, arrosseguen remolcs de vuit a deu metres sota una calor insuportable una pols ofegadora. Aquestes curses són típiques del middle-west americà, als Estats de Colorado i Florida.

La prova dels "Dragsters"

La cursa més familiar als europeus és la dels Dragsters. Uns vehicles dotats de motors gegantins i d'unes rodes immenses assoleixen velocitats de 400 quilòmetres per hora —amb el motor parat de sortida— abans que el paracaigudes aturi el

motor de 2.000 cavalls de potència. Semblen més coets que no pas cotxes.

La tercera gran especialitat són les Spring Cars. Els cotxes semblen grans buggies i les competicions recorden les curses romanes, a l'estil Ben-Hur. Els cops estan totalment permesos i els accidents són freqüents.

Les Track Racing permeten contemplar mastodòntics camions de més de mil cavalls de potència desplaçant-se a més de 180 quilòmetres per hora. Tot un espectacle.

Les Nascar són les carreres més populars als EUA. Hi participen els stocks cars o cotxes de sèrie. Aquests vehicles, tots amb el motor trucat, mantenen velocitats mitges de 300 quilòmetres per hora als circuits peraltats de les 31 proves anuals —es celebren majoritàriament als Estats del sud dels Estats Units— que formen el calendari, com per exemple les cinc-centes milles de Daytona, la prova reina dels stocks cars.

El Brusi arriba als clients del taxi

El Diari de Barcelona i l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT) han arribat a un acord de col·laboració per que dos-cents taxistes, membres del col·lectiu Grup d'Amics del Diari de Barcelona, duguin exemplars del DdB als seus vehicles.

Aquesta iniciativa respon a la política de col·laboració que totes dues entitats van començar a principis d'aquest any amb la posada en marxa, el mes de març, del *Diari del Taxi*, suplement editat de forma conjunta pel DdB i l'EMT.

Grup d'Amics del DdB

El Grup d'Amics del Diari de Barcelona, format íntegrament per taxistes, està preparant un sopar amb Enric Sopena, director del Diari de Barcelona i, per altra part, ha anunciat la seva intenció d'augmentar la seva participació al diari, i més concretament al *Diari del Taxi*, amb suggerències i més cartes a La Bústia del Taxi.

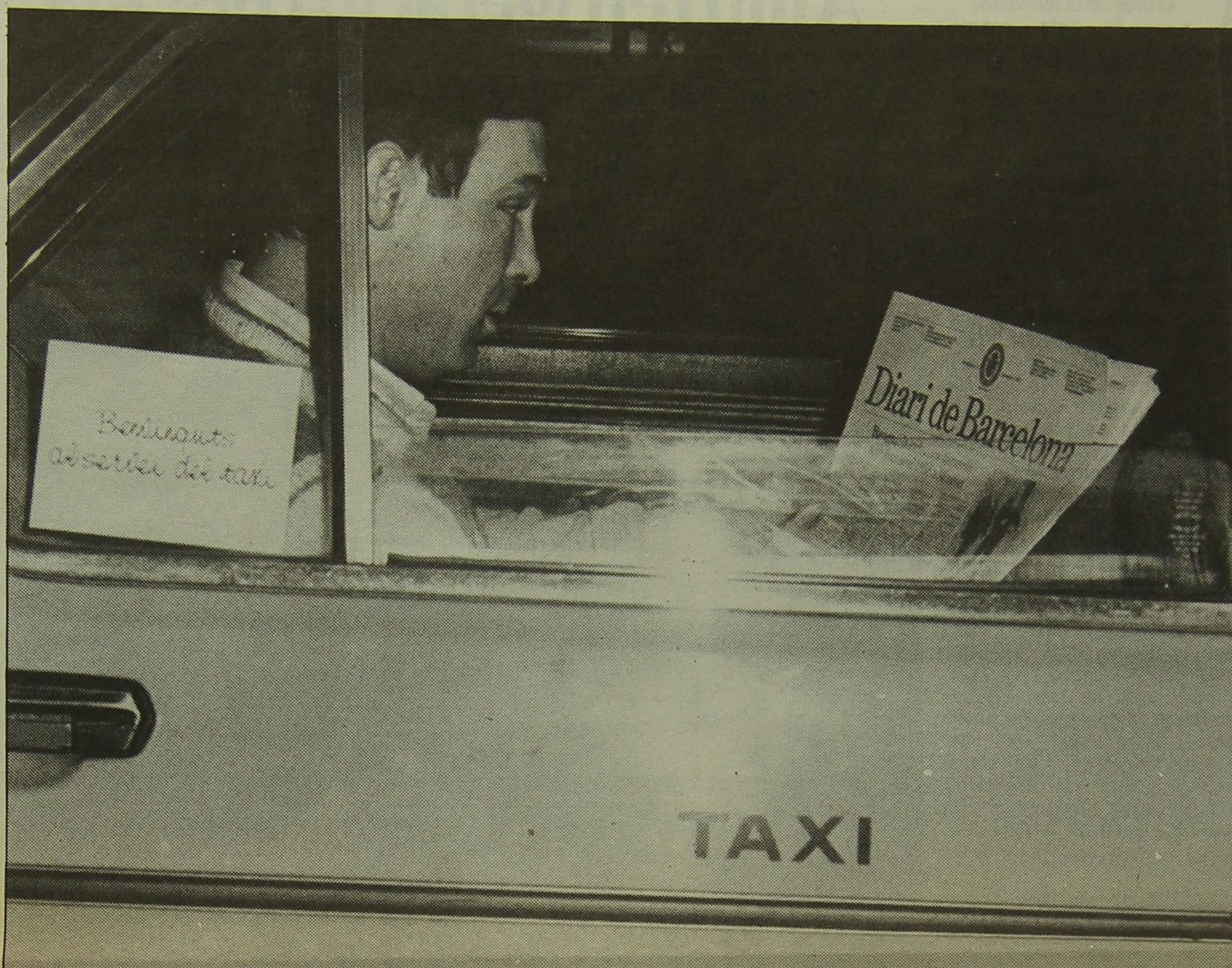
Una primera mostra d'aquesta estreta col·laboració va ser la distribució, de forma gratuïta, de més 25.000 roses i exemplars del DdB

als clients dels taxis durant la festivitat de Sant Jordi d'aquest any.

Durant aquest mes de setembre, els primers taxistes

membres del Grup d'amics del Diari de Barcelona ja han començat a passar pels locals de l'Entitat Metropolitana del Transport, a la

Zona Franca, per recollir la bossa -pintada amb els colors negre i groc, símbols del servei de taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona-



Dos-cents taxistes de l'àrea metropolitana duren exemplars del Diari de Barcelona als seus vehicles

que els facilita el Diari de Barcelona per dur els diaris. Aquests taxistes gaudeixen d'una subscripció gratuïta al DdB d'un any.

Bosses especials

Aquesta subscripció, complementada amb un bo especial que permet als taxistes comprar el diari a qualsevol quiosc de Barcelona, donarà l'oportunitat d'oferir un servei més complet per part dels taxistes d'aquesta ciutat. Fins ara -des del mes de juliol hi havia una col·laboració prèvia entre totes dues entitats- els clients del servei del taxi han respost positivament a aquesta iniciativa.

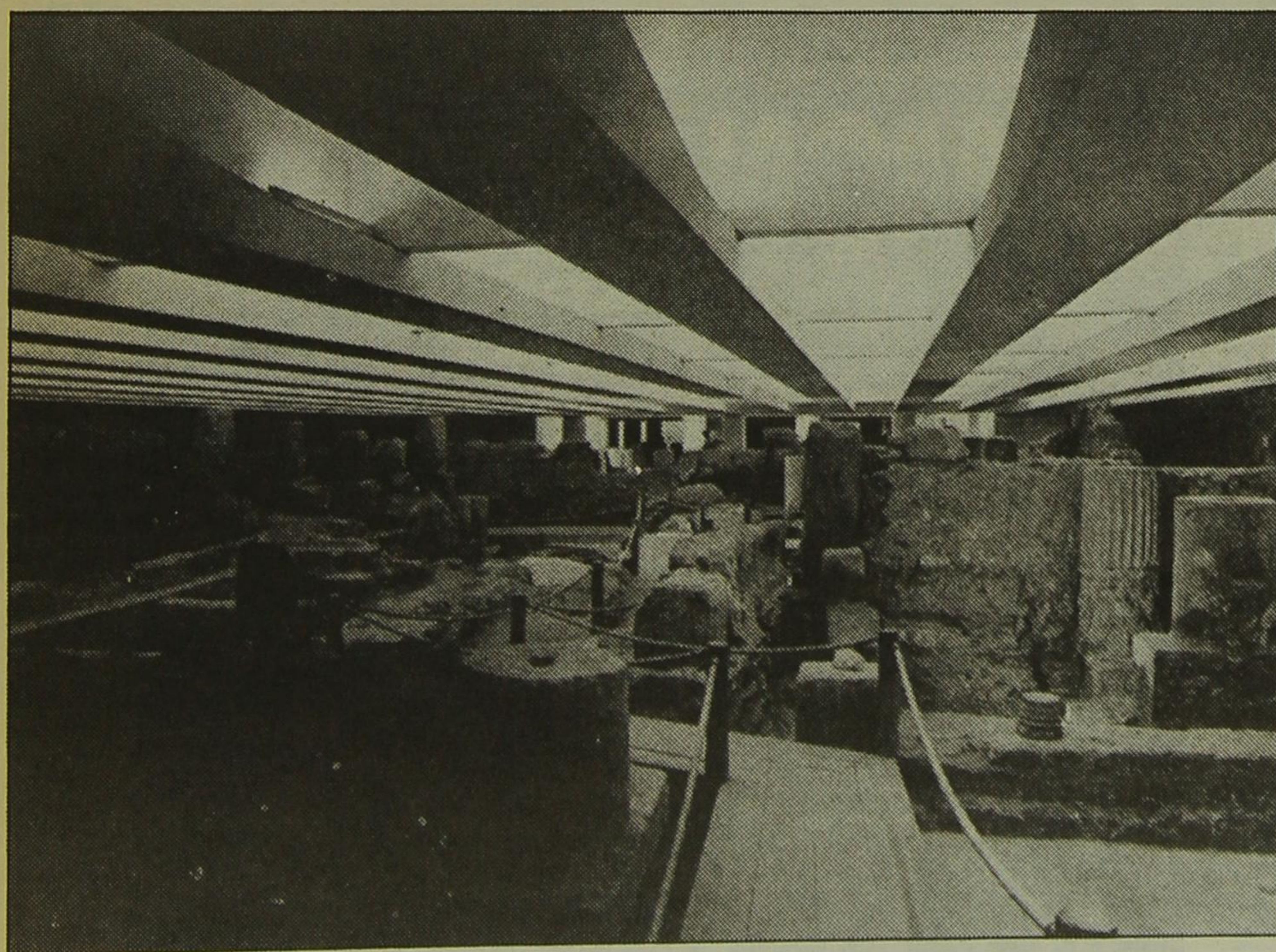
Ara, amb el repartiment d'unes bosses especials amb l'anagrama del DdB i els colors del taxi, es vol reglamentar aquesta prestació i donar una imatge més corporativa del servei. Una iniciativa més per aconseguir de posar el taxi al nivell que la celebració dels Jocs de l'any 1992 exigirà a tots els serveis públics de la ciutat.

Uns bons especials permetran comprar el Diari a qualsevol quiosc

Els taxistes oferiran el Diari de Barcelona com un nou servei al client

La iniciativa vol donar una millor imatge corporativa del servei del taxi

Conveni de col·laboració entre l'EMT i el Brusi



Imatge del conjunt industrial de la ciutat romana, avui al subsòl de la plaça del Rei

EL PASSEIG DEL DIJOUS

La Barcelona arqueològica: el Museu d'Història de la Ciutat

El Museu d'Història de la Ciutat és la darrera finestra per contemplar i recordar el passat romà i visigòtic de Barcelona. Ubicat a la plaça del Rei, a la casa Clariana, és de fàcil accés en taxi fins a la plaça Sant Jaume o la Via Laietana. Des d'aquí, el millor és acostar-s'hi caminant pel carrer de Jaume I.

El museu dona pas a una Barcelona subterrània, descoberta el 1931 en traslladar la casa Clariana per les obres d'obertura de la Via Laietana. 250 metres d'història s'amaguen sota el terra de la plaça del Rei fins a arribar al costat de la catedral. Immenses columnes sostenen els ciments d'una avinguda

on es poden veure, superposats, els tres nivells d'una ciutat que es superposa constantment. Restes romanes, romàniques i visigòtiques donen una visió prou ajustada d'allò que va ser Barcelona fa dos mil anys.

Les excavacions van començar el 1931 i encara avui no han acabat del tot. El 1969 es va descobrir un tros d'allò que havia estat la catedral romana de Barcelona, i els arqueòlegs van iniciar la recerca d'un possible teatre romà, mai localitzat. L'excavació del subsòl del carrer Llibreteria, paral·lel al carrer Jaume I, va descobrir un antic *intervallum*, o carrer adossat a les muralles on els legio-

naris romans feien les seves maniobres, prop del for i del temple d'August -del qual queda una columna que es pot contemplar al carrer Paradís 10. La mateixa obra va permetre d'estudiar l'evolució, segons el diferent estatus social, de la vivenda romana i del sofisticat sistema de clavegueram que la Barcino del segle I feia servir.

Un passeig que pot donar una idea del que va ser Barcino, la Barcelona romana, i com ha evolucionat fins a convertir-se en la gran metròpoli mediterrània que el 1992, a més d'acollir uns Jocs Olímpics, es disposarà a començar a celebrar el seus primers 2.000 anys de vida.

La TAXICARD és una targeta per pagar el taxi, que constitueix una autèntica innovació a nivell mundial

La TAXICARD significa la possibilitat de pagament net, còmode i sempre a punt. Permet dotar d'un instrument de treball més a qui es desplaça contínuament per motius professionals. Ajuda a controlar de forma eficaç les despeses de transport

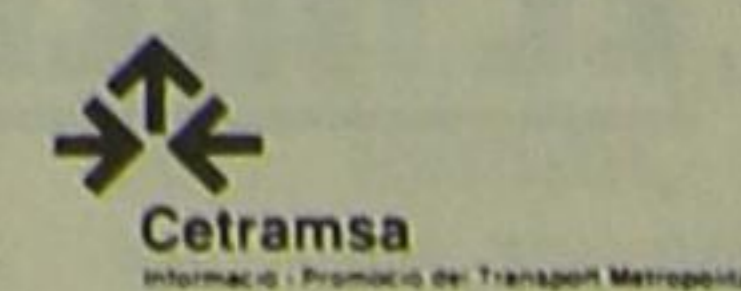
a l'empresa. És molt adequada per viatges imprevistos.

La TAXICARD té una modalitat -la targeta temporal- que a tots els avantatges descrits, uneix els del prestigi i la comoditat: amb la TAXICARD temporal vostè podrà obsequiar convidats, congressistes, assistents a fires i convencions, i estalviar temps i diners.



**TAXI CARD,
LA FORMA MÉS EFICAÇ
DE CIRCULAR**

Per més informació 336-00-00



Gestiona la Caixa

ENTITAT METROPOLITANA DEL TRANSPORT

LA CARRERA

Belleza

Benvolguda amiga: t'escric aquestes línies per comunicar-te el descobriment d'un tractament de bellesa d'extraordinària eficàcia. Durant anys, m'havia encaparrat a conduir el meu vehicle per la jungla d'asfalt que és la ciutat. Amb quins resultats? Histèria, mal humor, agressivitat, problemes a l'hora de trobar aparcament, elevadíssim pressupost per reparacions, assegurances, etcètera. I les compensacions eren quasi nul·les. Potser només autonomia de moviments. Però i l'estrès? I les arrugues? I la taquicàrdia? I la mala llet permanent? A més començava a estar tipa d'allò de "Mujer tenías que ser". Un bon dia em vaig decidir a vendre el meu cotxe, com el jonquí que es ven la xeringa hipodèrmica. I naturalment, quan un drogaadicta abandona la droga, una nova addicció pot ser de gran ajuda. Jo, per substituir el vici anterior, en vaig haver de descobrir un altre. És així, com, en molt poc temps, m'he enganxat -aquesta és la peculiar paraula que utilitza la meva filla- al taxi. Oh meravella. No t'ho pots ni imaginar. Tres mesos després, el meu aspecte físic ha canviat com només podria fer-ho amb una operació d'estètica. Per això, si vols fer-me cas, segueix el meu consell: oblidat el cotxe i enganxat al taxi.

Blassa d'Abadies

Fa temps que no surt a la televisió, però quan va pel carrer encara hi ha qui l'atura per demanar-li un autògraf o només per veure-la de prop. Ara és una dona casada, que treballa amb el seu marit, Joan Minguell, en una agència de publicitat i que és feliç.

Com es va introduir en el món de la televisió?

-Jo feia espots publicitaris de diferents marques per televisió, però, no vaig començar a fer programes fins que vaig anar al meu primer *casting*. Va ser llavors quan em van oferir fer *Si lo sé no vengo*, després vindrien *Cantantes y sonantes* i *Directo en la noche*. Al cap d'un temps vaig fer un programa amb Constantino Romero sobre els Jocs Olímpics. Es tractava d'una recopilació del passat, Los Angeles, el present, Seül, i el futur, Barcelona. El programa es va vendre a molts països. Estic força contenta.

-La reconeixen els taxistes després de tant de temps?

-També m'ho pregunto jo. Fa temps que no surto a la tele, ni fent espots, ni fent programes, però els taxistes sempre se'n recorden de mi. Em fa gràcia quan em diuen: "Vostè surt a la tele?", i jo, que m'agrada molt fer broma, els contesto: "No, em confon amb la Jair. Hi ha molta gent que em diu això, però trobo que no ens assemblen gens". De totes maneres mai els enganyo, sempre em contesten que "Sí, dona, sí, vostè és la Jair, res que s'hi assembla, vostè és la Jair".

-Utilitza sovint el servei de taxis?

-Normalment agafo molts taxis, sobretot per anar a l'aeroport. Per això, quan n'agafo un m'estimo més que sigui nou, en deixo passar

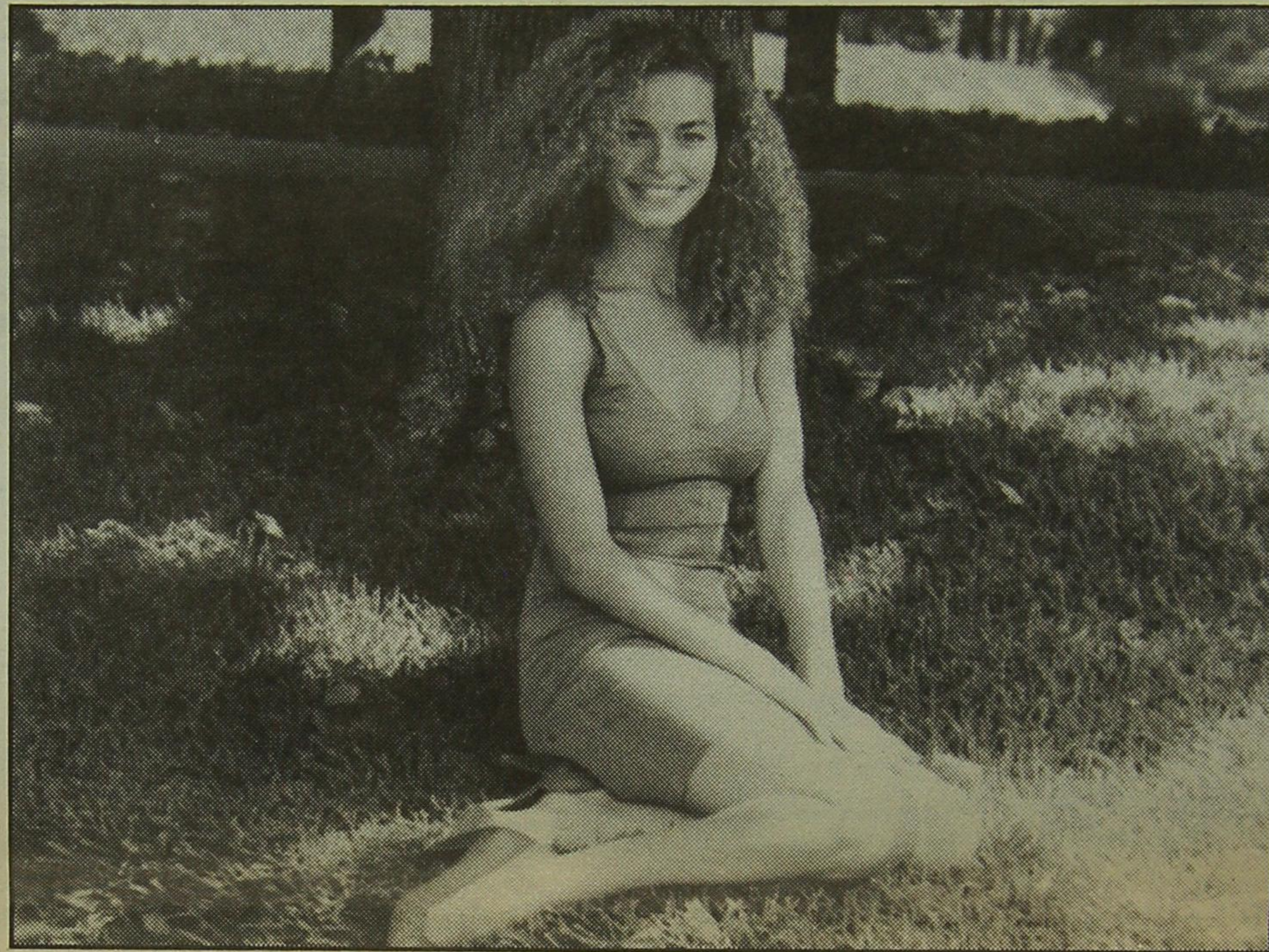
"Amb refrigeració i piscina, en tinc prou per estar bé"

uns quants fins que en veig un que m'agradi.

-Què li agradaria canviar dels taxis?

-Jo prohibiria fumar als taxis, sobretot puros. La gent que fuma no pot entendre

què significa ficar-se a un cotxe i que l'aire faci pudor de tabac. També m'agradaria que fossin més amples i còmodes, com els anglesos.



"M'agrada fer broma amb els taxistes. Els dic: 'No, em confon amb la Jair'"

L'entrada és molt petita i, si vas amb maletes, no n'hi caben gaires. Els anglesos són molt més espaiosos.

-Quina és la seva opinió sobre el pagament del taxi amb targeta?

-Crec que és una bona idea. El diner de plàstic s'està convertint en el diner del futur. Jo no tinc cap targeta de crèdit -sóc massa despistada i sempre les perdo-, però si aquestes targetes es convertissin en la forma normal de pagar els taxis, crec que tothom hi sortiria guanyant en comoditat i temps.

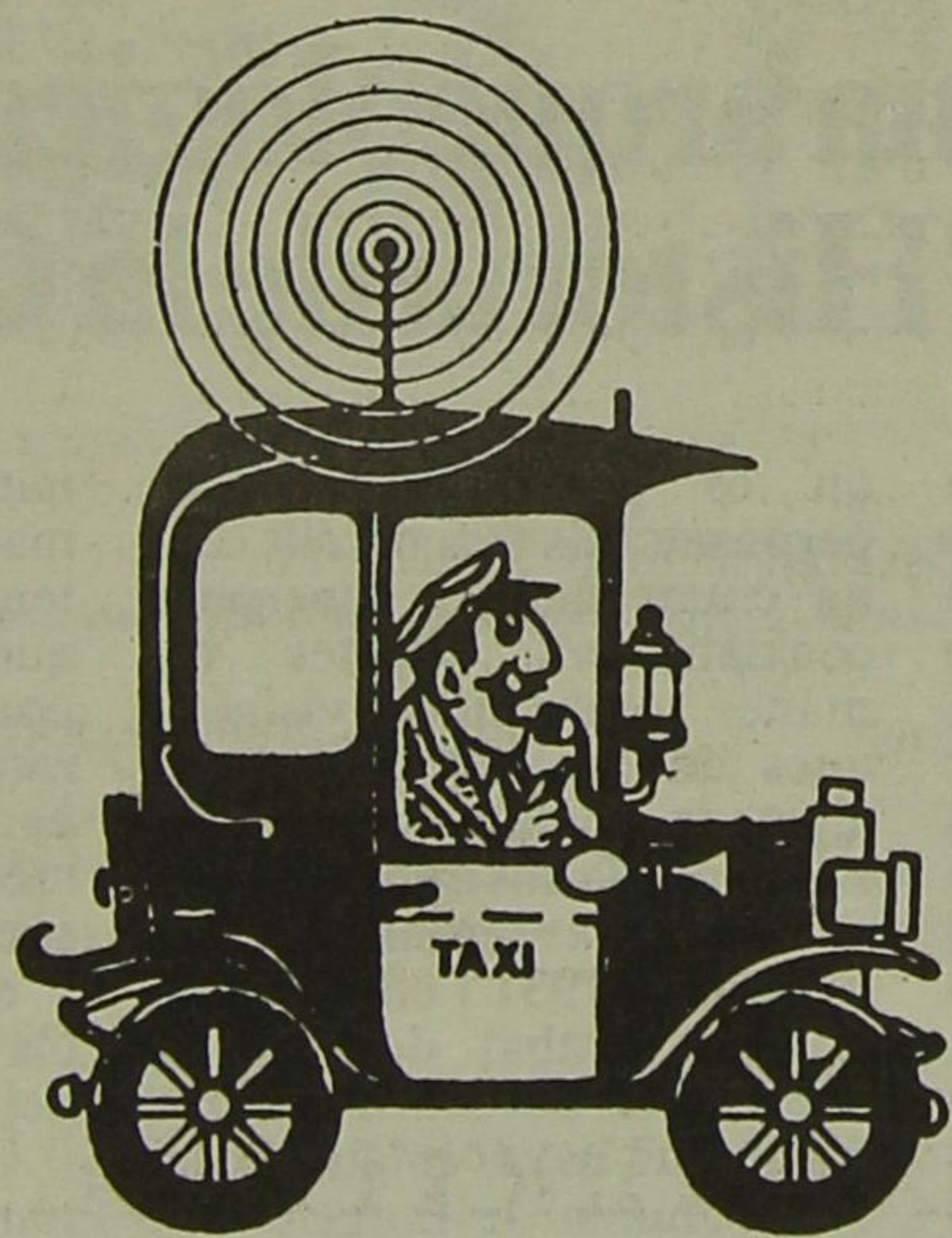
-És feliç des que està casada?

-Sí, que no es nota? Sóc molt feliç. Només fa any i mig que em vaig casar, però estic molt contenta, tinc més ganes de treballar i de començar projectes nous. Ara he començat una nova vida rera les càmeres, faig *castings*, ajudo en la realització d'espots publicitaris... És una nova vida en tots els aspectes. Sóc molt feliç tot i que aquest any no he pogut fer vacances.

-On hauria anat de vacances, si n'hagués tingut?

-M'hauria agradat anar a una illa solitària, però amb totes les comoditats de la civilització. Però, com que no puc marxar, em quedo a Barcelona, amb aire condicionat i piscina. Amb això ja en tinc prou per passar-m'ho bé.

Isabel de la Mora

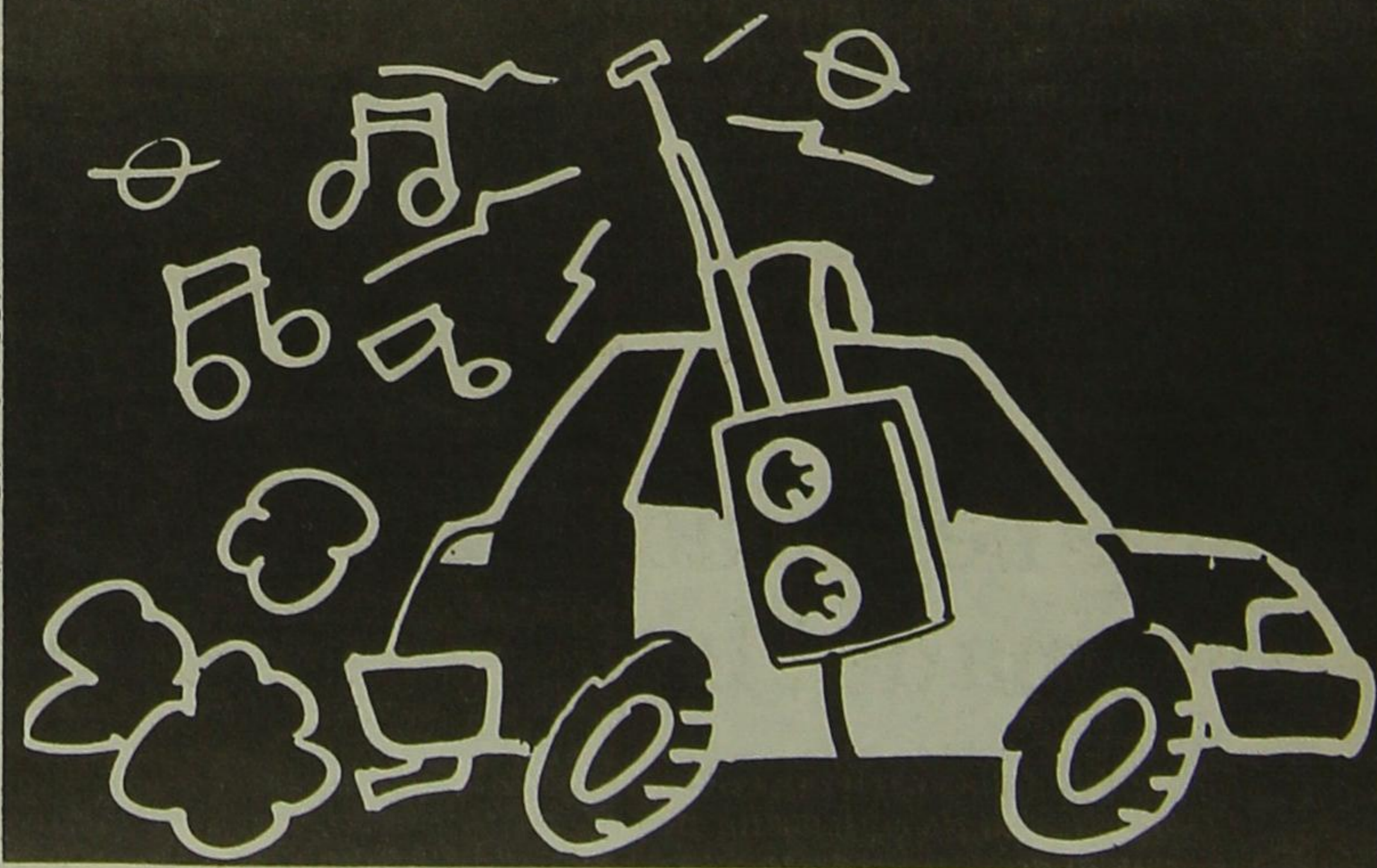


**RÀDIO TAXI
BARCELONA**
EL MILLOR TAXI AL SEU SERVEI

Tots amb Taxi-card

Tel. 300 38 11

EL MÓN DEL TAXI
CADA DIA A RÀDIO TRÀFIC

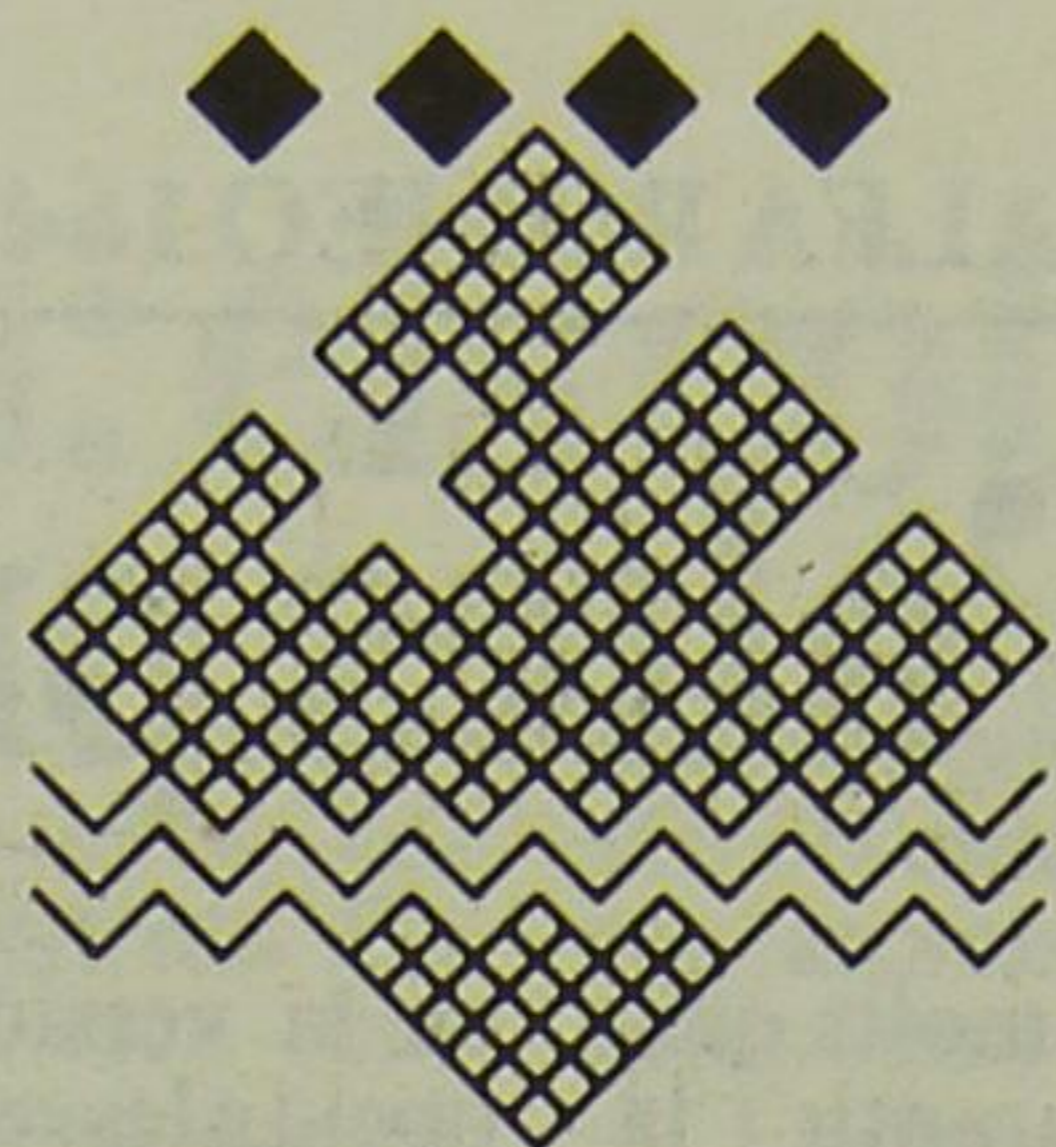


Tot sobre el Taxi i l'usuari.
Informació en dies conflictius i
afluència en les parades. Ràdio
Tràfic posa el món del Taxi al seu
abast.

96.9
FM

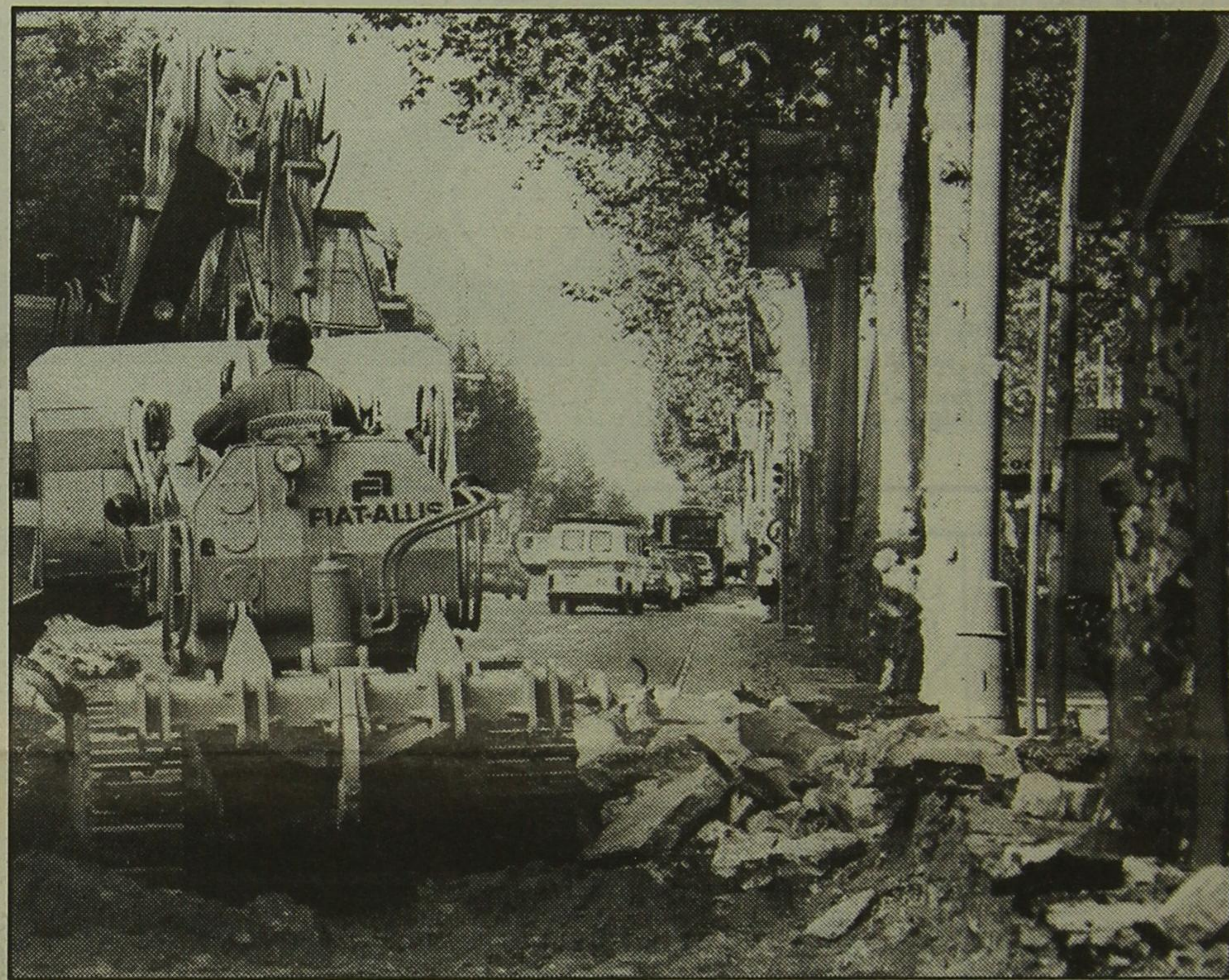
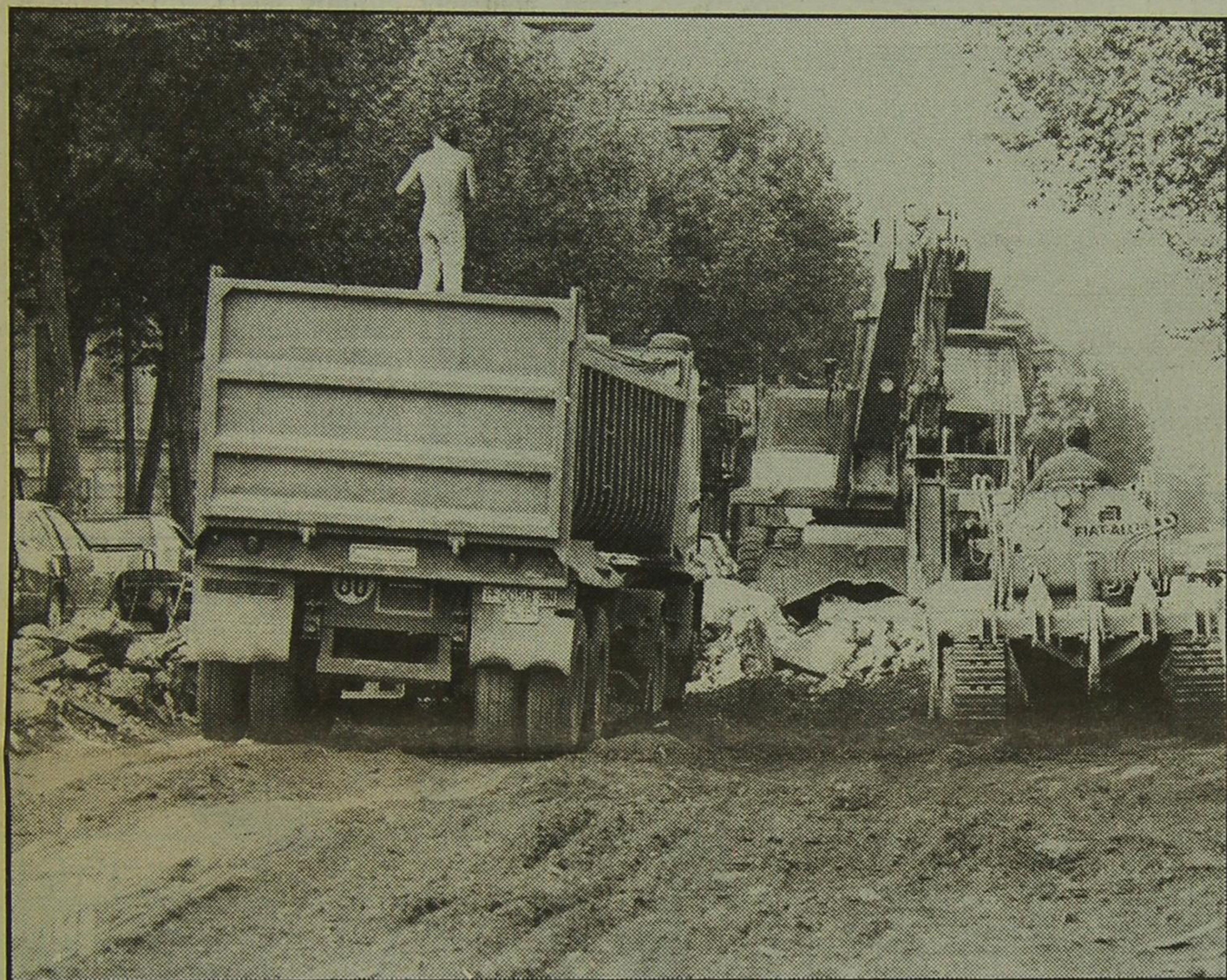
Butlletins del Taxi
Cada dia a les 12,15 i 17,15 h.

RÀDIO TRÀFIC
96.9 FM
BCC BARCELONA CADENA CATALANA



DIARI DEL TAXI

Barcelona posa al dia els seus carrers



Barcelona ha viscut sota les obres aquest estiu, una imatge que es repetirà sovint fins a l'any 1992

Barcelona ha posat la directa per aconseguir estar al dia en la important cita de l'any 1992, els Jocs Olímpics. Una de les assignatures pendents que encara té la ciutat és posar al dia tota la seva xarxa viària i els principals accessos al centre urbà per evitar els col·lapses circulatoris actuals. Aquest estiu s'han fet els primers passos, uns passos que no conclouran fins poc abans que s'iniciïn les Olimpíades del 1992.

Durant mesos de juliol i agost l'Ajuntament va decidir eradicar definitivament els rails dels tramvies. El sistema per fer-los desaparèixer va ser cobrir-los amb una capa d'asfalt. Aquestes obres van afectar principalment el carrer Casanova, al passeig Maragall, el carrer Diputació i la Gran Via.

Renovació total

La Gran Via, però, a més de suprimir les vies, va veure com es renovava totalment el seu pis. Per aquest motiu, es va restringir la circulació i es van modificar els sentits de circulació dels seus laterals. La renovació total d'aquesta via es va efectuar perquè, segons els tècnics municipals, havia arribat al terme de la seva vida útil com a carril de circulació.

Una altra via que també va ser renovada, encara que de forma parcial, va ser el cinturó litoral, en direcció al Port. Per solucionar els problemes de trànsit es va obrir un itinerari alternatiu que

Els carrers on hi haurà la Vila Olímpica estan tancats a la circulació

obligava a desviar-se per la Zona Franca i agafar la Gran Via per entrar a Barcelona.

El dia 6 de setembre, es van tancar a la circulació rodada els carrers que es

veuran afectats per la construcció de la Vila Olímpica. El pont metàl·lic de l'avinguda Icària va ser desmuntat i traslladat d'ubicació, prop del passeig Carles I, per con-

tinuar prestant servei a l'itinerari alternatiu previst per l'Ajuntament. Aquest itinerari obliga els cotxes en direcció al Poblenou a desviar-se per Marquès d'Argen-

tera, passeig de Circumval·lació, Wellington, Vil·lena, passeig Carles I i Wad-Ras. L'itinerari des del Poblenou cap al Port és per Ramon Turró, Pujades,

Comerc, Marquès de l'Argentera i Moll de la Fusta.

Aquesta, però, no és l'única actuació municipal provocada per les obres olímpiques. El passeig Carles I s'està remodelant totalment, un cop suprimides les vies que el tallaven, i serà la sortida directa de la Vila Olímpica en direcció a la Sagrada Família. D'altra banda, està previst que comencin aviat les obres de prolongació de la Diagonal cap al Poblenou i també la construcció dels carrers que integraran el futur Poblenou olímpic.

Aviat començaran les obres de prolongació de la Diagonal

A la recerca d'una nova xarxa viària

Les obres d'aquest estiu no s'han circumscriu estrictament als carrers barcelonins. A les principals carreteres del Principat també n'hi ha hagut i és previst que s'incrementin durant els mesos vinents. Catalunya comença a adequar, lentament i insuficientment encara, el seu sistema viari al nivell de la resta d'Europa.

Sens dubte, l'obra de més envergadura que actualment es realitza a Catalunya és la construcció de la futura autopista que ha d'enllaçar Terrassa amb Manresa. Aquesta nova autopista permetrà enllaçar ràpidament Barcelona amb la capital del Bages, i, en conseqüència, amb l'eix del Llobregat.

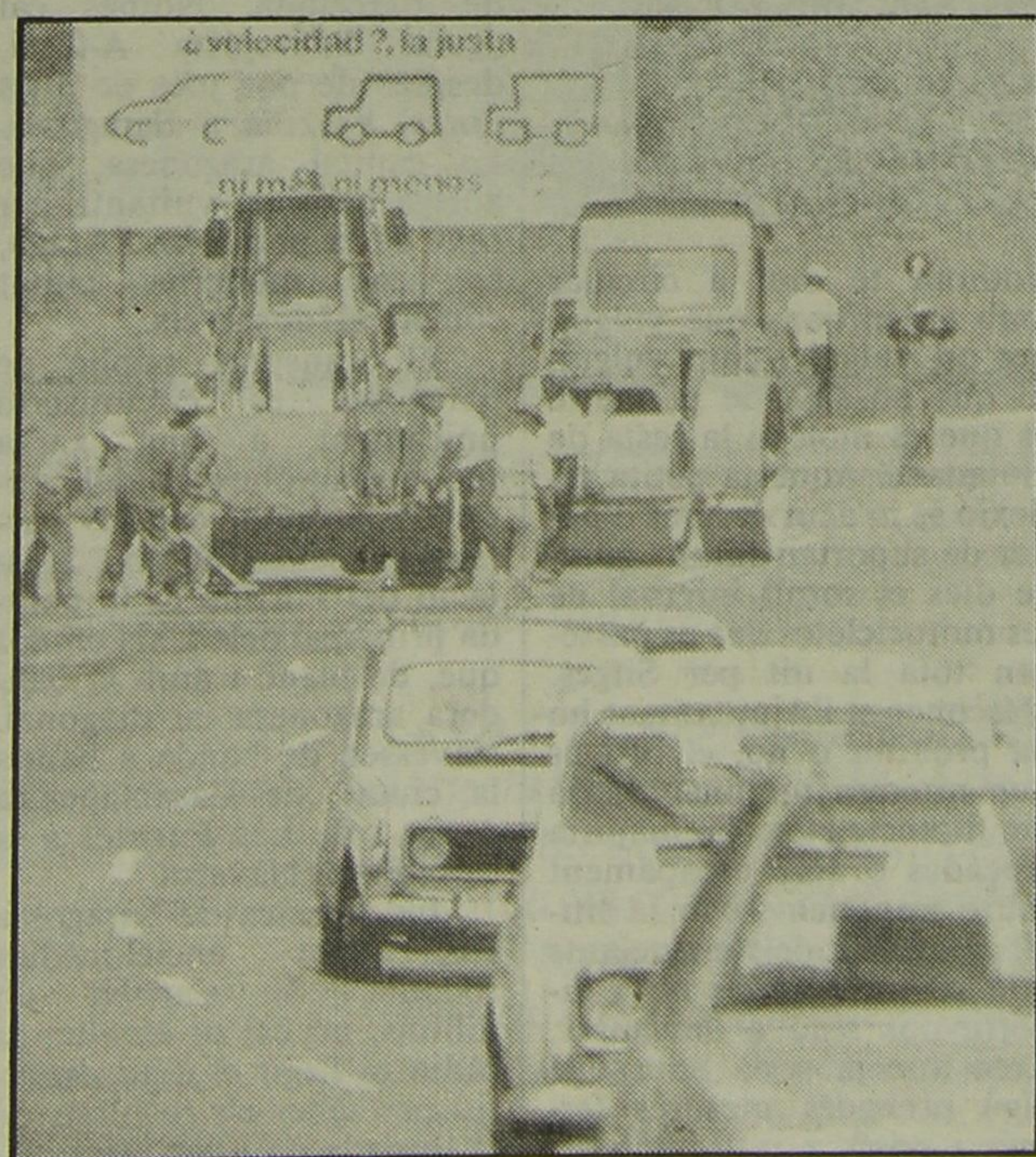
Un altre projecte, que haurà d'estar llest abans de 1990, és la construcció d'un desdoblament de la carretera nacional II a l'alçada de la collada dels Brucs. Aquest desdoblament s'inclou dintre del seguit d'obres que el MOPU i els governs autonòmics d'Aragó i Catalunya realitzen per arranjar la N-II a les seves necessitats de trànsit, amb l'objectiu de convertir-la en una autopista.

Hi ha també el projecte de construcció de l'autopista de Garraf, que hauria de facilitar la comunicació entre Barcelona i el Vendrell, evitant el pas per les costes de Garraf. Aquest projecte té, però, l'oposició de part dels municipis que travessa.

Obertura del segon cinturó

Aquesta zona de la ciutat, sens dubte la més afectada per les obres provocades pels Jocs Olímpics de l'any 1992, sofrirà un altre canvi: l'obertura de la continuació del cinturó litoral fins a enllaçar amb una de les futures potes del segon cinturó. Un segon cinturó que envoltarà la ciutat, rodejant-la per la part de muntanya. L'obertura dels túnels del Tibidabo, abans del 1992, que enllaçaran amb aquest cinturó, serà una de les obres cabdals pel futur del trànsit rodada a Barcelona.

El segon cinturó comportarà, a més de les obres de construcció, una actuació municipal per cobrir, parcialment, el traçat actual al seu pas per la barriada de Nou Barris, abans de convertir-se, sobre l'any 1992, en l'eix central de la circulació, ara quasi col·lapsada, de Barcelona.



Les carreteres catalanes també estan d'obres