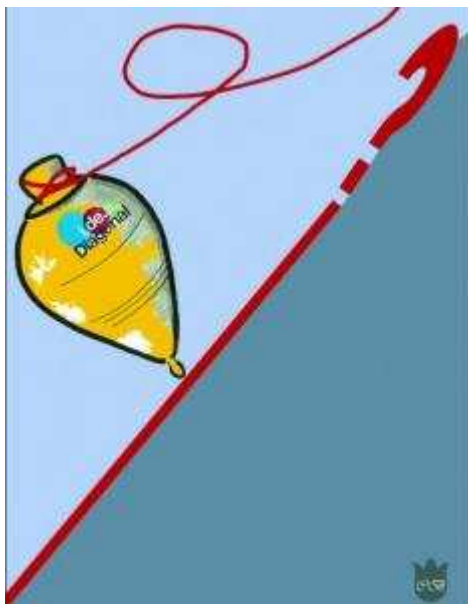


## La Diagonal, ara i així?

Josep Oliva i Casas / Arquitecte i urbanista



CARLOTA BOADA

Ja he assenyalat l'obsolescència de l'actual secció de la Diagonal en el tram central Glòries-Macià (27-3-10) però especialment entre el passeig de Gràcia i la plaça Macià. Ara bé, és una reforma convenient però no urgent.

LES DUES OPCIONS DE L'AJUNTAMENT sembla que no tenen alternativa perquè han estat dissenyades per "urbanistes de prestigi", segons paraules textuais d'un responsable municipal. Per tant, *Roma locuta, causa finita* (quan Roma ha parlat la causa s'ha acabat). O és que les dues opcions provenen directament dels "donants d'idees" de mesos passats? Consultar la ciutadania és políticament correcte però, en aquesta fase, la intenció és que els dos camins estiguin dats i beneïts i no es permet cap solució externa. Probablement s'ha esgotat la llista d'urbanistes prestigiosos... Ergo, el futur de la Diagonal és, realment, a les mans dels ciutadans?

ANALITZEM LES DUES OPCIONS. Per començar, ambdues mostren febleses comunes de disseny. La primera és l'excessiva restricció al pas dels vehicles privats i és que dels actuals vuit carrils (4 al centre i 2 a cada lateral) només en queden dos. És massa dràstica aquesta reducció del 75% dels que hi ha ara. Aquesta mesura tindrà repercussions importants en la trama dels carrers de l'Eixample i no precisament positives. No es tracta de canviar de lloc el pas dels cotxes, sinó de rebaixar-ne el seu ús, i això s'aconsegueix adoptant tres mesures de tipus estructural: (a) model de ciutat que barreja usos difusament i no crea complexos monofuncionals pensats per accedir-hi en cotxe, (b) potent xarxa de transport públic i (c) canviar l'actitud dels conductors que fan servir el vehicle en recorreguts de mobilitat no obligada. La segona és no resoldre bé el carril bici i no evitar la difícil convivència amb el vianant. La tercera és que no es genera prou vida urbana en separar els vianants que van de botigues dels que tenen el propòsit d'anar de passeig. Ajuntar les dues funcions urbanes crea sinergies sempre que la vorera comuna tingui unes bones dimensions.

ESPECÍFICAMENT, L'OPCIÓ A (bulevard) deixa una ridícula vorera de 4 metres adossada a les façanes, gens adequada per a una avinguda de 50 metres quan als carrers de l'Eixample són de 5 metres. La comparació esdevé odiosa. No s'entén la col·locació de la doble línia del tramvia al bell mig de l'avinguda per la gran dificultat d'accedir o sortir dels vagons sense una vorera immediata i a molta distància dels edificis. El bulevard està sotmès, a banda i banda, al soroll i a la contaminació dels vehicles motoritzats. Pel que fa a l'opció B (rambla), el passeig queda al mig de la via urbana i, per tant, molt desvinculada de la vorera comercial, que, ara sí, és més ampla i arriba als 8 metres. No obstant, té tres carrils de circulació a cada costat. La tercera opció, la C, hauria de significar la reconsideració del tema i la intenció de trobar una proposta millor.

LES PRIORITATS PER LES QUALS ADVOCO són: (1) crear dos ambients ben diferenciats entre els vianants (atmosfera neta) i els vehicles (soroll i contaminació) i, per tant, sumar la doble funció de carrer comercial i de passeig en una vorera d'un mínim de 10 metres, (2) mantenir quatre carrils per als cotxes (2+2), a part dels autobusos i el tramvia (o bus especial), (3) separar vianants i carril bici i (4) conservar les 4 fileres d'arbres i afegir-ne dues més. Atesa l'escassa amplada de la Diagonal, l'aparcament de motos i els vehicles de servei caldria solucionar-los en un tram dels carrers transversals.

CAL DONAR PREFERÈNCIA AL VIANANT i, de retruc, als valors urbans i, alhora, no expulsar tan radicalment els cotxes. No és la quadratura del cercle i la solució consisteix a formar tres grans blocs: circulació rodada al centre i àmbit del vianant als costats (incorporant un vehicle de transport públic mediambientalment innocu). S'ha de dissenyar amb visió global (això és l'urbanisme) i no fer-ho en funció del tramvia. La proposta de l'entitat Amics de la Ciutat (no pretén ser l'única) va en aquesta direcció però pot ser inútil si guanya l'opció A o la B. Així, doncs, visca l'opció C!