

Pensar en gran

Un nou debat sobre la Diagonal hauria d'incorporar la visió metropolitana

Albert Punsola

Un dels efectes més perniciosos de tot el procés de la consulta de la Diagonal ha estat tornar al punt de partida però d'una altra manera. L'avinguda continua necessitant una reforma en tots els aspectes. Tanmateix, aquesta necessitat ha quedat desdibuixada pels errors organitzatius i sobretot per una tempesta política que va convertir, als ulls de bona part de la ciutadania, un tema seriós en vel·leïtat administrativa. Com succeeix tantes vegades al nostre país, la major part de l'energia es va concentrar en una pugna més aviat destructiva i, ara que l'energia s'ha dissipat, la qüestió principal persisteix, si bé costarà que torni a ser vista com una gran oportunitat per transformar la ciutat.

Algunes persones van dir-hi la seva a través del vot però moltes també van opinar en la premsa escrita i, entre aquestes opinions, vull destacar-ne una que em va cridar l'atenció. És de l'arquitecta Maria Rubert i proposava, en un article a El Periódico, humanitzar la Diagonal més enllà del terme municipal, tant cap al Baix Llobregat com més enllà del Besòs. Dintre d'aquesta proposta, parlava de convertir l'autopista B-23 en una avinguda a la zona de Sant Just Desvern i Esplugues. Si parlem del futur de la Diagonal, per què no tractem també el seu creixement pels extrems com a via cívica? És un salt valent i lúcid ja que posa damunt la taula un debat molt viu a tot Europa: què fer amb les vies ràpides que discorren per zones densament poblades amb edificis i carrers a banda i banda.

Sense anar més lluny, a la capital de França fa un decenni que s'està discutint quin ha de ser el destí del boulevard périphérique. Enginyers, paisatgistes, intel·lectuals de tots els registres i polítics de dretes i esquerres estan arribant a la conclusió que l'autopista que encercla el municipi de París s'ha convertit en una nova muralla. El mateix nom d'aquesta via ràpida construïda entre el 1958 i el 1973 ha esdevingut absurd perquè si es mira a escala metropolitana de perifèrica no en té res. Dos milions de persones hi viuen dins i 10 milions més fora. L'autopista és al cor de la ciutat!

La barrera física és també una barrera psicològica que marca la diferència entre la ciutat llum i uns suburbis que porten la càrrega d'un conflicte latent. En molts indrets la qualitat urbana cau abruptament just a la l'altra costat d'una autopista que, com totes, uneix els que són lluny però desuneix els que són a prop.

El president Sarkozy ha proposat una reflexió sobre el Gran París del futur a 10 arquitectes i entre les idees més comentades destaca "l'enderroc de la muralla invisible entre París i la seva perifèria". Si la continuïtat urbana entre aquests dos àmbits és total, l'existència d'infraestructures dures acaba sent un element

estrany dins el cos de la ciutat real, independentment de la fórmula administrativa que se li doni al conjunt. El Gran París no és aleshores una idea agressiva ni grandiloqüent. Al contrari, esdevé una possibilitat per créixer sense consumir més recursos: reorganitzant l'espai disponible d'una altra manera i amb un criteri determinat, en què la nova escala hi té un paper central.

Si pensem en gran a Barcelona, com va fer Maria Rubert, es produeix un contrast entre la nul·la condició d'espai públic de la prolongació de la Diagonal a Sant Just Desvern o Sant Joan Despí (avui B-23) i la del tram central de l'avinguda. Si Sant Just i Esplugues són ciutat real, que ho són, aleshores la seva situació és molt pitjor que la del tram central de la Diagonal, fet que no significa que a aquest tram deixi de fer-li falta una reforma important. Però, donat que calen molts diners i molts anys d'obres, per què no posar-s'hi a fons, tot definint un eix metropolità. Igualment, en aquesta visió, l'autopista que divideix Badalona i Sant Adrià del Besòs té poc sentit i la seva continuació fins a Glòries -una via ràpida en trinxera fins a les portes del futur centre de la ciutat- doncs no en té gens, per molt que els laterals s'hagin endreçat dignament. L'ampliació del context territorial, ni que sigui com a pur exercici especulatiu, posa en relleu algunes contradiccions: s'hagués admès, no ara, sinó fa 30 anys, portar l'autopista fins a Francesc Macià? Per què el centre de Badalona -teixit urbà consolidat- ha de suportar dos viaductes de tres carrils?

La mirada a escala metropolitana pot ser una excel·lent oportunitat per reprendre el debat sobre la Diagonal. Es fa molt d'èmfasi en que el tram entre Francesc Macià i Glòries és molt central, cert, però el tramvia que l'hauria de travessar uneix precisament el Baix Llobregat amb Badalona i Sant Adrià. Per tant la visió metropolitana no és forçada. La qualitat de vida no pot quedar reservada a allò que es defineix com a centre.