

Els futurs de Barcelona

Les trinxeres ideològiques són el camí més ràpid per fracassar davant els reptes que planteja la gestió d'una gran ciutat

01/09/2011



ALBERT PUNSOLA

(/AUTOR/ALBERT-
PUNSOLA-44)

Periodista

El canvi de color polític a l'ajuntament de Barcelona ha obert expectatives sobre el rumb que prendrà la capital en els propers anys. I és lògic que sigui així després de tres dècades de govern socialista que, dit sigui de passada, ha portat la ciutat al rang més alt de la seva història. Aquest tipus d'afirmacions sovint solen ser menyspreades

perquè és evident que qualsevol persona metòdica podria treure una llista de tot allò que ha anat malament. Però jo defenso la possibilitat de fer grans balanços que posin en el seu lloc tant els errors com els encerts inqüestionables. Barcelona era el 1979 una Marsella de segona divisió, amb color de gos com fuig, qui no ho recorda? I avui és una ciutat global, amb tots els pros i contres que es vulgui, però és en el mapa.

I què suposa ser en el mapa? Doncs la possibilitat de ser observat amb atenció des de tot arreu. Això atorga una enorme responsabilitat. La incapacitat manifesta d'acabar amb unes desenes de lladres al metro, per exemple, ja ha transcendit les nostres fronteres gràcies a *The Guardian*. Però, quan s'excel·leix, la universalitat permet situar-se com referent positiu. Per aquest motiu, els nous dirigents de Barcelona estan obligats a gestionar un patrimoni del qual formen part una millora de l'espai públic que és admirada i estudiada pels urbanistes, i una contrastada imaginació a l'hora de regenerar el propi teixit urbà, tot evitant les solucions expansives en el territori.

(F)

Afortunadament, hi ha una continuïtat entre l'anterior equip de govern i el nou, en aquest darrer aspecte. Si el socialisme va iniciar la recuperació del Poblenou i per extensió de Sant Martí de Provençals, l'equip convergent té, com una de les seves propostes més destacades, la reconquesta de territori portuari per unir el centre de la ciutat amb la Zona Franca per la falda de Montjuïc, a través del que avui és una àrea indòmita. Igual que el 22@, aquest projecte porta una arroba (Blau@lct (<mailto:Blau@lct>)ínea) fet que no és casual ja que incorpora activitat productiva de caire tecnològic junt amb la creació de nous habitatges.

Per molt que els equips de màrqueting dels partits vulguin diferenciar-se amb eslògans, conceptes i *models* diferents, la realitat s'acaba imposant. I la idea de *reciclar* el territori urbà -element essencial de la sostenibilitat d'una ciutat- ha acabat esdevenint un veritable *acquis* de la política local. D'aquí moltes generacions resultarà completament indiferent que la transformació del Poblenou fos socialista i la del Port convergent. Tot això serà antic, com les disputes de la busca i la biga.

En aquests moments de canvi ha causat certa revolada el nomenament de **Vicent Guallart** com a arquitecte en cap de la ciutat i han sorgit, com és habitual, les crítiques preventives abans que Guallart hagi respirat. És curiós perquè el descrèdit contra CiU sempre s'ha fonamentat en el seu suposat vessant carrincló i retrògrad, i ara que escullen algú que representa tot el contrari, es veu que també està malament. Ni que sigui per un mínim d'interès intel·lectual, valdria la pena escoltar una persona

que, no només se situa en l'avantguarda arquitectònica, sinó que té idees molt clares pel que fa al paper que l'energia juga en l'entorn urbà i ha formulat propostes en relació a la manera de fer viable una certa autosuficiència energètica.

(F)

En el terreny de la mobilitat les perspectives semblen més fosques. Barcelona no es pot plantejar en la situació econòmica actual un projecte com el de París. La capital francesa portarà a terme l'aposta més gran del món pel transport públic i en les properes dues dècades sumarà 200 km als 214 km de la seva xarxa actual de metro. Aquesta ampliació es portarà a terme a la perifèria. Aquí ni la L9 veurem acabada i el tramvia, que podria ser un bon complement del metro, està atrapat en una concepció erràtica que porta a considerar la seva extensió per un o altre carrer com un debat ideològic, quan és purament tècnic. I com a espasa de Damòcles, la qualitat de l'aire, que no millora ni millorarà sense una aposta *de veritat* pel transport col·lectiu que estem esperant fa 30 anys. El nostre gran metro de la perifèria, que podria ser rodalies, i que havia de rebre un impuls definitiu en l'horitzó 2015, entra a la famosa galeria de promeses incomplertes del govern espanyol de torn. Rajoy tampoc ho solucionarà.

És precisament la mobilitat un dels aspectes que més posa de manifest que Barcelona no és la ciutat dels 100 Km² sinó una part d'un sistema urbà molt més gran en població i territori. L'instrument que suposa el Consorci de l'Àrea Metropolitana ha de servir per gestionar -amb la llei ja aprovada- aquest territori. Però també ha de fer alguna cosa més. Defensar la Barcelona Metropolitana no pot quedar-se en tirar endavant una gestió asèptica dels problemes comuns a aquest àmbit urbà, sinó també considerar que hi ha determinats espais que, per la seva dimensió física i simbòlica, no poden ser tractats en el context estricte del seu municipi.

(F)

En aquest sentit s'està a punt de cometre un error, les conseqüències del qual lamentarem durant tot el segle XXI, que és continuar amb el projecte de convertir la Plaça de les Glòries en una *no plaça*, o el que és el mateix: un espai sense ambició estètica ni formal destinat a complir amb eficiència les funcionalitats urbanes bàsiques. Cerdà va pensar en Glòries com el centre de la ciutat i per extensió, des de la perspectiva actual, de l'àrea metropolitana. Una plaça ve definida per una escala determinada, un traçat arquitectònic que li dona una forma concreta i es diferencia d'una esplanada perquè és un node que irradia vida i uneix el que hi ha al voltant. Glòries ha estat un despropòsit constant, com ho demostra l'última intervenció fallida del 1992, que ha donat lloc a la situació actual d'indret caòtic, per culpa de la inèrcia i la manca de visió. I els futur gestors de la ciutat no poden perpetuar aquesta situació. Han d'entendre que l'estratègia sempre és superior a l'eficiència a l'hora d'estalviar recursos.

Periodista **Etiquetes:** [Barcelona ciutat](#) (/etiquetes/barcelona-ciutat)

[Gestió ambiental](#) (/etiquetes/gestio-ambiental)

[Medi urbà](#) (/etiquetes/medi-urba)

[Mobilitat](#) (/etiquetes/mobilitat)

[Planificació urbana](#) (/etiquetes/planificacio-urbana)

[planejament](#) (/etiquetes/planejament)

Share 0

Tuit

 (<https://plus.google.com/share?url=https%3A//www.sostenible.cat/opinio/els-futurs-de-barcelona>)

 (<https://www.sostenible.cat/print/opinio/els-futurs-de-barcelona>)

Relacionats

Butlletí

Correu electrònic *[Enviaments anteriors \(/newsletter/sostenible\)](/newsletter/sostenible)

(/)

Revista de la **xarxa** de ciutats
i pobles cap a la sostenibilitat



**Diputació
Barcelona**

<http://www.diba.cat>[Arxiu \(/arxiu\)](/arxiu)[Continguts per categoria \(/tagclouds/chunk/3\)](/tagclouds/chunk/3)[Continguts per etiqueta \(/tagclouds/chunk/1\)](/tagclouds/chunk/1)[Continguts per municipi \(/tagclouds/chunk/2\)](/tagclouds/chunk/2)[Avís legal \(http://www.diba.cat/avislegal\)](http://www.diba.cat/avislegal)[Contacte \(/formulari/contacte\)](/formulari/contacte)[RSS \(https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=\)](https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=)<https://www.facebook.com/Sosteniblecat-146513494888><http://www.twitter.com/xarxasost><http://youtube.com/xarxasost>[\(rss.xml\)](#)