

La primera infraestructura del país (un article d'Albert Punsola)

04/10/2006



ALBERT PUNSOLA

(/AUTOR/ALBERT-
PUNSOLA-44)

Periodista

Malgrat l'hegemonia dels mitjans motoritzats de transport, la forma més habitual de desplaçament per a milions de persones continua sent anar a peu. Vianant és una condició compartida per gairebé tothom, en un moment o altre. Quan sortim del pàrquing subterrani després de deixar-hi el vehicle ja som vianants. Si partim d'aquesta

consideració, es pot afirmar que les primeres infraestructures del país són les voreres. Val la pena examinar les voreres que coneixem. Jo començo amb la del meu carrer, per exemple. Vull saber si està a l'alçada d'aquesta definició improvisada però en cap cas exagerada. I no, no ho està. Mesura poc més de 50 centímetres, amb la particularitat que els fanals que s'hi troben al bell mig, amb els seus 20 centímetres de diàmetre, converteixen aquesta vorera en un element completament inútil. Sé que el meu carrer és poc important però això no vol dir res: la dificultat de pas pot aparèixer en el lloc més insospitat, com a l'Avinguda Diagonal de Barcelona, molt a prop de la Casa de les Punxes, on hi ha un tram de vorera d'aquesta noble via que difícilment arriba a un metre. Fruit de les darreres intervencions urbanístiques, els nostres municipis tenen voreres més amples que mai. El nombre de remodelacions i eixamplaments ha crescut, si bé no sempre amb el mateix criteri. Als anys 80 la tendència va ser fer voreres molt altes per diferenciar l'espai de vehicles i vianants i atorgar un nivell més elevat a aquests darrers. Ara, la idea dominant és una altra. En carrers de prioritat invertida, l'espai per a cotxes i persones està al mateix nivell. No amoïna tant saber quina opció és millor -ambdues semblen tenir avantatges i inconvenients- sinó més aviat el fet que els criteris puguin canviar en períodes tan curts de temps, com si es tractés de la moda en el vestir. De tota manera, la qüestió més important és si l'eixamplament generalitzat de voreres ha contribuït a que el vianant disposi realment de més espai per desplaçar-se. Aparentment sí però en observar en detall la vida quotidiana en espais clau de la ciutat l'afirmació comença a semblar discutible. A Barcelona, i especialment en avingudes cèntriques, la utilització de les voreres més generoses per part de les persones en trànsit es veu contínuament obstaculitzada per tota mena d'elements. Dobles fileres de motos, terrasses amplíssimes i sacs de runa, molts sacs de runa. Probablement si algú escrigués en els sacs de runa 'no truqui mai a aquest número....' començarien a desaparèixer ràpidament del paisatge urbà. El corol·lari arriba el dia que alguns d'aquests elements molestos comencen a ser retirats. Potser és que per fi algú ha decidit posar ordre a l'espai públic? Ni ho somiem. Es que s'instal·la la Fira anual del que sigui, amb les típiques casetes que durant 15 dies acabaran d'empetir una mica més aquella vorera immensa que algú amb bona fe va dibuixar un dia. La vorera acaba convertint-se gràcies a la seva amplitud en un receptacle ideal d'excepcions encadenades; quan acaba una en comença una altra i així és com el que hauria de ser normal -caminar sense problemes- acaba esdevenint una autèntica raresa. Es possible que la descripció anterior sigui massa escrupulosa i enemiga de l'espontaneïtat urbana, però això és perquè encara no hem parlat de la combinació automòbil-vorera. Si no hi ha més automòbils damunt les voreres és per les barreres físiques -els pilons- i la repressió -les multes. I això ens hauria de fer pensar. Significa que una bona part de persones no es mou ni per convicció pròpia ni per haver interioritzat els deures de ciutadania.  El dia de Nadal, per exemple, la invasió de les voreres adquireix dimensions impactants; el que mai es veu la resta de l'any aquell dia és fa realitat i alguns vehicles, tot aprofitant entrades de pàrquing, aconseguixen convertir en aparcament privat l'espai públic. Els qui ho fan confien cínicament en el vell costum d'aturar els conflictes en dates de certa significació sentimental, per si de cas algú els demanés comptes. Si l'ocupació de les voreres amples descrita en primera

instància era un fenomen purament entròpic, la invasió intolerable dels vehicles és més aviat antròpic, ens parla de la forma de fer i pensar concreta de molta gent. Les voreres i el seu ús són en aquest cas en si mateixes la unitat de mesura del nostre grau de compromís amb el proïsme, la primera condició per a una societat solidària de debò, no de paraula. L'estat de les voreres també és un bon indicador de les contradiccions de la psique col·lectiva. Se'ns ha reiterat mil vegades la importància de mantenir la clàssica rajola barcelonina com a senyal d'identitat però a la pràctica en les últimes remodelacions de carrers al mateix cor de la ciutat s'ha optat per altres models més simples i vulgars. En què quedem? Però si algú vol veure una metàfora gairebé insuperable de la nostra condició no nacional, sinó humana, ha de desplaçar-se al carrer Jordi Girona de Barcelona. Allà emergeix majestàtic el campus nord de la UPC i de forma destacada alguns edificis emblemàtics i ultramoderns construïts en els darrers temps com els flamants Nexus. La vorera que uneix tots aquests indrets sembla haver patit un bombardeig. Sots perillosos, irregularitats molt accentuades del terreny, herbes de gran alçada. Si hi hagués una carretera en un estat equivalent, es produirien mobilitzacions ciutadanes i fins i tot denúncies. No gaire lluny d'aquest indret reposa, en una antiga capella, un dels supercomputadors més importants del món que, per desgràcia, desconeix l'estat del paviment proper ja que, amb la seva potència de càlcul, de ben segur hi trobaria alguna solució. Com es pot comprovar, ser capaços de fer el més difícil no és garantia que puguem fer el més fàcil. En aquest cas garantir la mobilitat als vianants, és a dir, a la majoria de persones.

MÉS LLUM: secció quinzenal

Share 0

Tuit

 (<https://plus.google.com/share?url=https%3A//www.sostenible.cat/opinio/la-primera-infraestructura-del-pais-un-article-dalbert-punsola>)

 (<https://www.sostenible.cat/print/opinio/la-primera-infraestructura-del-pais-un-article-dalbert-punsola>)

Relacionats

Butlletí

Correu electrònic *

Subscriu

[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\)](https://www.facebook.com/Sosteniblecat-146513494888)



[http://www.twitter.com/xarxasost\)](http://www.twitter.com/xarxasost)



[http://youtube.com/xarxasost\)](http://youtube.com/xarxasost)



[\(rss.xml\)](#)