

Lliçons berlineses (per Albert Punsola)

09/12/2006

**ALBERT PUNSOLA**(/AUTOR/ALBERT-
PUNSOLA-44)

Periodista

Fa decennis que les ciutats europees van perdre la capacitat de presumir dels edificis més alts. En els darrers anys també han perdut l'esperança de tenir les places més àmplies i en general els projectes més gegantins. Amèrica, i ara Àsia, són al capdavant. Hi ha qui veu en això una decadència del nostre continent, fins i tot es parla de «vell

continent» com si la resta s'haguessin format fa quatre dies. El cert és que les ciutats europees han d'assumir una derrota en la batalla mundial de l'exhibicionisme i preparar-se per una victòria en un àmbit més rellevant: la consecució d'espais i formes de vida urbans que situïn als seus habitants en primera instància, a través de la gestió racional de l'espai públic i dels fluxos que hi circulen. Una orientació que no ha de menysprear, ans al contrari, la preocupació per l'excel·lència i la bellesa. Aquestes reflexions em venen al cap tornant de Berlín. Precisament en una llibreria de la capital alemanya i, per pur atzar, vaig adquirir una revista dedicada al futur de les àrees urbanes en el món i que contenia un article amb el títol de 'Dubaiization', és a dir, 'dubaització', -si se'm permet el neologisme. En ell es descrivia un dels possibles futurs de les grans urbs: la conversió en ciutat-temàtica orientada exclusivament al turisme i al consum de masses, un escenari amb molta façana i poca substància. No és aquest el cas de Berlín, una ciutat que, malgrat els seus innombrables atractius i zones de caire monumental, brilla amb llum pròpia sobretot per les lliçons que pot oferir a escales més modestes. Les lliçons berlineses són lliçons de pragmatisme, ni més ni menys. Un exemple: totes les voreres estan dissenyades de tal forma que queda molt clara la delimitació de l'espai dels ciclistes i dels vianants. No ha calgut habilitar res sinó fer les coses bé des del principi. Els ciclistes van pel seu camí i els vianants pel seu i, si no, sona el timbre dels hàbils i respectuosos conductors de les dues rodes. Del col·lectiu ciclista en formen part persones de totes les edats i condicions socials i ètniques. Un altre exemple: totes les estacions del metro i dels trens urbans tenen recollida selectiva. Totes! L'energia solar és omnipresent a les edificacions sense que se'n faci gaire propaganda, per no dir gens. Aquests exemples mostren com per introduir certs costums o hàbits -en el camp del transport, de l'energia o del civisme- el més fàcil és que aquests hàbits es puguin desenvolupar arreu i no en espais seleccionats específicament. Perquè si s'escull aquesta darrera opció es remarca l'excepcionalitat i no pas la normalitat d'allò que es vol hegemònic. Hi ha encara més lliçons que es troben en el món ferroviari. Una bona part del traçat del metro i del tren urbà a Berlín és elevat. Aquí a Catalunya, ara que sembla que vivim un renaixement del ferrocarril, la idea que el tren passi per viaductes en zones habitades provoca malsons i un rebuig generalitzat. N'és una mostra el cas de Girona on l'arribada del TAV servirà per soterrar el ferrocarril. El soterrament en si mateix no és bo ni dolent, depèn de les circumstàncies concretes. El que es pot afirmar, amb tota seguretat, és que és molt car i en el fons participa d'aquesta cultura que ha fet arrels profundes en el nostre país de rebuig de qualsevol infraestructura davant la nostra vista. No es pot fer maniqueisme en aquest cas perquè Berlín compta també amb molts túnels i tampoc es pot dir que el viaducte sigui sempre la millor solució. Però el que em sembla excepcionalment intel·ligent és l'aprofitament sistemàtic dels viaductes berlinesos per generar teixit urbà de primera categoria. En l'interior d'aquestes construccions s'hi han instal·lat cafès, restaurants, botigues i al costat proliferen carrers de vianants amb mercats a l'aire lliure. No hi falten passatges amplis i ben il·luminats que mantenen la connectivitat i que permeten a les persones travessar a nivell sense problemes. De fet, amb aquestes actuacions, les potencials barreres faciliten la comunicació. Les mateixes estacions, la majoria molt antigues i sense luxes innecessaris, són pols d'atracció dels barris

on es pot adquirir pràcticament de tot, sense que aquesta condició faci nosa a la seva missió principal: garantir la mobilitat. Per la mateixa xarxa on passen els trens urbans recorren altres línies: regionals, nacionals, internacionals i el mateix tren d'alta velocitat -que a Alemanya respons a les sigles ICE- La intermodalitat és immillorable, amb autobusos i/o tramvies, segons el cas, servint a cada estació ferroviària de forma massiva i coordinada. Les unitats del metro tenen bastants anys però la rapidesa, confort i puntualitat són immillorables. Després d'haver-hi circulat cada dia durant dues setmanes aquesta afirmació té gairebé una base estadística. Qualsevol canvi en el servei és comunicat de manera immediata i clara. A Barcelona, al setembre del 2006, en els mapes de moltes estacions encara figura dibuixat amb una línia de punts el tram entre Glòries i Vila Olímpica del Tramvia, un tram que ja està en funcionament des de fa molts mesos. Com tota gran ciutat Berlín és plena de contrastos. La nova arquitectura de la ciutat reunificada és magnífica i el centre històric llueix de nou amb orgull les glòries passades. Al mateix temps altres àrees de la ciutat, especialment a l'est, no acaben de sortir-se'n. La capital alemanya no és tan pulcra com les ciutats suïsses o escandinaves i els grafitis són arreu però curiosament la informació al públic -rètols, indicadors- és respectada. De retorn a Barcelona, llegeixo a la premsa local que Berlín és motiu de preocupació pel govern d'Angela Merkel. La raó és que la ciutat presenta un elevat atur que s'acosta al 20% i les multinacionals es resisteixen a instal·lar-hi les seus, actualment ben assentades a altres ciutats com Frankfurt, Munic o Hamburg. La informació em sorprèn una mica però em suscita una nova reflexió. És possible que Berlín no estigui a l'altura del que se li exigeix? però cal veure també què se li exigeix -i qui ho fa. Per una ciutat que fa mig segle estava completament en runes i fa 15 anys dividida en dos, el camí recorregut és espectacular, no en el sentit de la 'dubaització', sinó en el de guanyar-se el respecte dels seus propis ciutadans i aquesta és la primera condició per impressionar de veritat als forans.

MÉS LLUM: secció *quinzenal*

Share 0

Tuit

 (<https://plus.google.com/share?url=https%3A//www.sostenible.cat/opinio/llicons-berlineses-per-albert-punsola>)

 (<https://www.sostenible.cat/print/opinio/llicons-berlineses-per-albert-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)

Continguts per categoria (/tagclouds/chunk/3)

Continguts per etiqueta (/tagclouds/chunk/1)

Continguts per municipi (/tagclouds/chunk/2)

Avís legal (<http://www.diba.cat/avislegal>)

Contacte (/formulari/contacte)

RSS (<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](#))