

LA CIUTAT I EL TRAMVIA

La polèmica sobre el Tramvia a la Diagonal de Barcelona està servida, i ens agradaria deixar constància dels criteris que al nostre entendre condueixen a defensar la connexió com a millor opció, des d'un punt de vista del tractament urbà de l'espai, i sota la premissa que en la ciutat l'espai públic té un valor transcendental.

Si interpretem la ciutat com a ésser viu i no com a gran massa inert, és per l'espai públic per on passen les línies de força, per on flueix la vitalitat urbana i les dinàmiques de participació ciutadana. L'espai públic seria simultàniament el sistema neuronal, circulatori i digestiu de la ciutat i és per això mateix que ha de ser organitzat de forma sàvia, potent i endreçada.

En el conjunt de l'espai públic, els carrers es sotmeten a un escalat de funcions i usos molt divers i de vital importància, i la mobilitat n'és un dels més característics. Amb la connexió del tramvia, a banda de millorar la dotació de transport públic, tenim l'oportunitat de reordenar de socarrel la mobilitat en el seu conjunt, no només la motoritzada del centre de la ciutat. Ja sabem que necessitem amb la màxima urgència desactivar l'ús abusiu -tot i que sovint necessari- del vehicle privat, i cooperar així en la neteja de l'aire viciat de l'entorn urbà. Per tant, el transport públic col·lectiu se'ns presenta com a gran oportunitat de millorar la connexió entre el centre de l'Àrea metropolitana i el seu perímetre, perfeccionant amb el tramvia la complementarietat amb la resta del transport públic urbà i periurbà. A més, es pot assolir un canal de pas potent que travessi la ciutat i millori les possibilitats de la xarxa de carrils bici urbans, potenciant l'ús de la bicicleta en un entorn de fins a 10 km, opció que permetrà també humanitzar la ciutat i reduir l'ús del cotxe.

Ja tenim dues xarxes de tramvia, de manera que només cal aprofitar la magnífica disponibilitat que ofereix la calçada central de la Diagonal per unir-les seguint la trajectòria més directa possible.

Ara bé, en haver de gestionar de forma adequada un espai exigü, pot ser que al llarg de l'avinguda s'hagin de constrènyer alguns dels usos, que mai haurien de ser el dels ~~veïns~~ vianants, prou maltractats amb caràcter general. Sota aquest punt de vista, entenem que l'ordre d'utilització de l'espai hauria de ser (des de les façanes): primer veïns i vianants en general; després terrasses i vetlladors; més enllà l'espai de circulació motoritzada local i, finalment, en el centre de l'avinguda, l'àmbit de pas per a la mobilitat més global (en aquest cas, transport públic i bicicleta). És a dir, d'entre tots els usuaris d'un espai com la Diagonal, sembla raonable que els vianants disposin de les millors condicions per utilitzar el carrer en la banda més propera a les façanes, i que la resta de l'amplada es destini a les funcions més generals. Així ha estat històricament, amb l'excepció de les rambles i altres llocs singulars que responen a urbanitzacions del segle XIX. I aquest és l'ordre que s'ha respectat en el tram ja remodelat en primera fase, amb unes voreres ben espaioses que permeten un ús privilegiat per als vianants, tant passejadors com clients dels comerços i de terrasses o vetlladors.

Si així ho fem, haurem destinat als usos més locals i emblemàtics les bandes laterals de la Diagonal, i l'espai ara ocupat per la calçada central es destinarà a solventar les necessitats més metropolitanes d'una Barcelona gran i complexa. Ens agrada imaginar aquest resultat i desitgem que tots plegats el fem possible. Ho tenim a tocar.

Barcelona, 6 de març de 2018

Joan Anton Tineo i Dolors Clavell

Arquitecte i advocada. Junta directiva Associació Promoció Transport Públic