

A l'esquerra de l'Eixample

ÒSCAR GUAYABERO



Ara que celebrem el 150è aniversari de l'aprovació del pla urbanístic de l'Eixample, decideixo saber més d'aquest homenot que va ser Pinedons Cerdà. Per fer-ho, visito l'exposició *Cerdà i la Barcelona del futur*, al CCCB, que Pilar Parcerisas ja va comentar en aquest mateix suplement. Comprovo que Cerdà arriba a l'Eixample a partir d'un socialisme utòpic, que la seva ciutat era alhora un projecte urbanístic i polític. La barreja de classes socials, la disponibilitat d'espai verd, l'equitat en el tractament dels habitatges, provenen d'aquesta filosofia, però bé que amb els anys l'Eixample ha estat símbol d'una burgesia que tenia poc a veure amb el Cerdà seguidor de Cabot. Amb l'aparició del cotxe s'usurpa el carrer a la gent per donar-lo als automòbils i així, avui, tenim una Eixample de dretes.

També visito Salvador Rueda a l'Agència d'Ecologia Urbana i xerrem una estona del seu pla de les superilles basades en la trama Cerdà. "El ciutadà ho és perquè ocupa l'espai públic sense restriccions, si no, és un urbanita. Quan li posem carrils, les voreres es converteixen en una unitat de transport, en un vianant". Aquest canvi coarta la llibertat del ciutadà més enllà de la circu-

lació, ja no pots fer res més que moure't ordenadament. Ara estic convençut que si volem retre homenatge a la trama de l'Eixample, per la qual som coneguts arreu de món, i posar-la en valor, hem de recuperar el Cerdà d'esquerres. I miro de veure si les superilles ajudarien a fer-ho.

Primer Rueda concreta el pla: "Es tracta de crear illes de nou illes actuals, on els carrers interiors es fan de vianants i es crea una circulació perimetral, amb entrades a pàrquings i vies de servei per a càrrega i descàrrega, emergències, etcètera". També m'explica els avantatges per als cotxes: "El trànsit urbà està pensat per anar com més de pressa millor d'un punt a l'altre, això entra en contradicció amb un tram que et fa aturar cada cent metres".

Però parlem del que suposa un urbanisme d'esquerres. A la ciutat densa l'espai públic té un potencial enorme de festa, d'esbarjo, de comerç, d'expressió i visualització de conflictes. "Quan apareix l'automòbil, aquestes possibilitats desapareixen i el dret de circulació rodada se sacrifica. Quan un col·lectiu vol cridar l'atenció, talla el trànsit. És quan vénen les forces públiques i surt a la televisió. Amb una superilla retornes l'espai al ciutadà, que ja

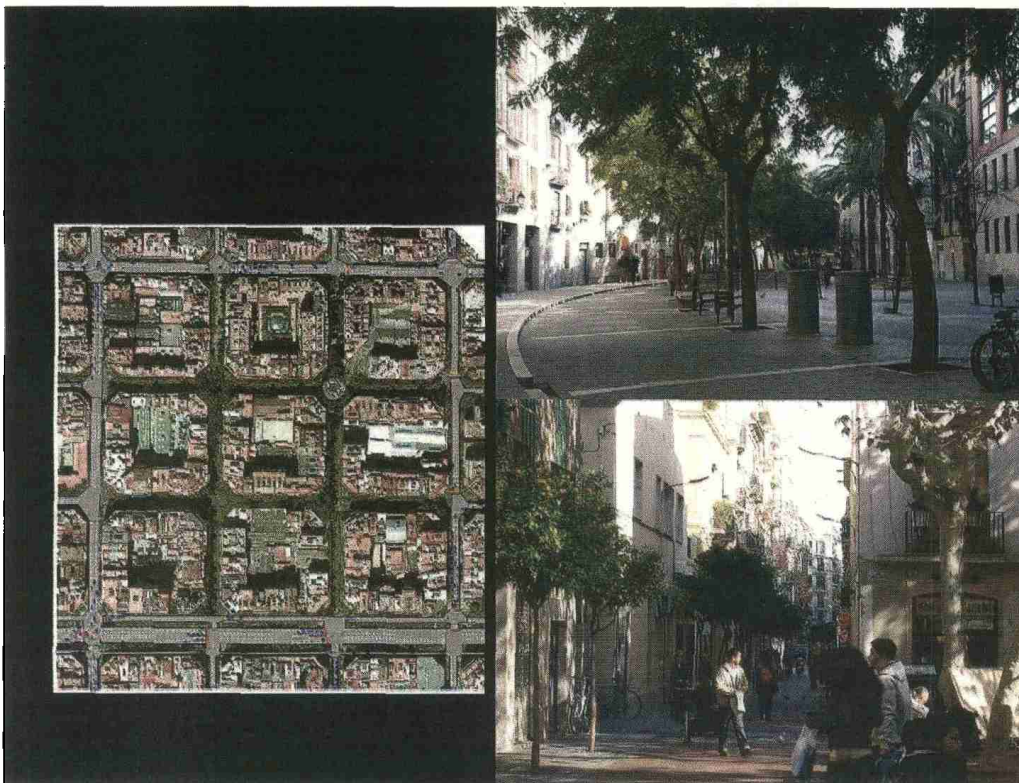
no és vianant, sinó que ocupa l'espai públic lliurement". Evidentment, aquest canvi suposa un gir de la ciutat, quant a transport públic, quant a reducció del soroll ambiental, fins a un 70%, una reducció de la contaminació atmosfèrica i finalment un alliberament de més del 60% de l'espai públic que avui utilitza el cotxe. Com a exemple, un encreuament de l'Eixample buit és

Es tracta de crear illes de nou illes actuals, on els carrers interiors es fan de vianants

tan gran com la plaça del Sol. De fet, és similar als percentatges originals de Cerdà que l'especulació, Porciocles i els cotxes han pervertit.

S'han fet dues proves pilot en tramats curiosament no Eixample, una al barri de la Ribera i l'altra a Gràcia. L'èxit ha estat rotund, tant és així que ha redibuixat aquestes zones. "El problema és que, com que són excepcions, ha generat un efecte imant i ara pateixen una certa saturació. Si el programa s'estengués, aquesta pressió es repartiria i desapareixeria el problema". Certament, a vegades tens la sensació que es fan zones per a vianants per crear consumidors. Li pregunto a Salvador Rueda per la necessitat de canviar: "La ràtio de Barcelona respecte als espais d'esbarjo o espais verds és molt inferior a la recomanada per l'OMS (a Barcelona, 4,5 metres quadrats per habitant), i amb les superilles s'assoliria un nivell força acceptable (22 metres quadrats per habitant). Es tracta que la ciutat funcioni i que ningú perdi mobilitat, però recuperant l'esperit social de Cerdà". Jeb Brugmann, en el seu llibre *Welcome to the Urban Revolution*, en què parla de l'urbanisme social i de ciutats que poden canviar el món, fa una àmplia referència al prototip de Gràcia.

L'Ajuntament té en l'Agència d'Ecologia Urbana un actiu important que ha demostrat la seva capacitat amb projectes arreu. Veient l'èxit de les aplicacions, seria lògic que el model s'estengués. El Poblenou, per exemple, amb el 22@, hauria estat una oportunitat. Òbviament, els canvis espanten i porten problemes d'adaptació, però crec sincerament que s'hauria de ser valent i apostar per un Cerdà d'esquerres. Intenem repensar a mitges amb Rueda el principi de Cerdà: cal urbanitzar el camp, en tant que s'ha d'organitzar i planificar —cosa que no vol dir afaltar, ni edificar i ruralitzar la ciutat— guanyant espais verds i lliures per als ciutadans i deslliurar-los de la pressió de ser un vianant, un consumidor. Aquesta és la cara esquerra de l'Eixample i no la de les franquícies de moda, pisos de luxe i cotxes pertot.



Imatge del projecte de superilles ideat per a l'Eixample barceloní, amb més carrers de vianants

AVUI