

# Aragó i Gran Via, les últimes autopistes urbanes de BCN

**A**ra fa 50 anys es va produir un notable enrenou a Barcelona. Fins a l'any 1962 molts carrers de l'Eixample tenien doble sentit de circulació. A partir d'aleshores es van organitzar sistemàticament els sentits únics d'una manera que aproximadament s'ha mantingut inalterada fins a l'actualitat. A partir d'aquell any les cruïlles es van simplificar perquè amb carrers de sentit únic s'evitaven els girs a l'esquerra, sempre perillosos, i perquè facilitava una lògica binària de semàfors. El sentit únic i la progressiva generalització a la ciutat central del control semafòric van permetre introduir el concepte d'*ona verda*. Així s'aconseguia que a una certa velocitat es pogués circular sense aturar-se, gaire o gens, enfilant un seguit de semàfors sincronitzats. Això ajudava a la fluïdesa del trànsit. El sentit únic era, doncs, una sortida positiva per a una ciutat que començava a estar obsessionada pel creixement de la mobilitat rodada i que buscava gestionar-ho i evitar els embussos.

Però els sentits únics no es podien aplicar a les grans avingudes perquè per fer-ho calia disposar d'un parell de carrers que fossin aproximadament paral·lels i això no era ni és habitual; ni la Meridiana ni la Diagonal ni el passeig Maragall o la Bonanova, entre d'altres, van deixar de servir de dos sentits. Però sí que es va poder aplicar en una gran avinguda, la Gran Via, perquè es va descobrir que el carrer d'Aragó, deu metres més ample que els carrers normals de l'Eixample, obtingut feia només 5 anys gràcies a la cobertura de la rasa del tren, podria fer-li, aproximadament, de parella. Era el somni dels que aleshores estaven obseditos per optimitzar els canals per on moure els fluxos pel centre de la gran ciutat. Gràcies a aquesta

circumstància, Barcelona es va poder creuar ràpidament des de la plaça d'Espanya fins a les Glòries. Obviament aquesta circumstància va actuar com un imant de trànsit i va convertir aquest parell de carrers en autopistes urbanes en l'imaginari col·lectiu. En aquells anys es va poder fer sense dificultats ni escàndol, potser ajudat pel fet que l'Ajuntament no va demuntar els dos passeigs arbrats ni els carrils laterals a la secció de la Gran Via. Han passat 50 anys. Des dels anys noranta del segle passat, altres autopistes urbanes com la Meridiana s'han reconvertit a grans vies millorant les condicions d'ús dels vianants i ciclistes i, per tant, canviant les condicions anteriors d'ús abusivament decantades a favor de l'automòbil. Fins i tot la Gran Via a Sant Martí, que circula perfectament segregada, disposa ja ara d'un semàfor



JOSEP PARCERISA

ARQUITECTE

**Si la Gran Via ja és de dos sentits des de plaça Espanya a l'Hospitalet ¿per què no ho podria ser de cap a peus?**

Marina? Si una nova cultura de la mobilitat promou un procés de millora de les condicions ambientals, pregunto: ¿què hi fan els carrers d'Aragó i la Gran Via funcionant encara com dues autopistes, ara igual que fa 50 anys? Certament, el creuament a través de Barcelona per la Gran Via seria menys expedit per als vehicles i, segurament, passat un cert temps, les equacions d'equilibri dels fluxos viaris derivarien en una més gran compensació amb el conjunt de carrers del sistema urbà.

CRISTINA CALDERER



Però també és cert que els trajectes amb transport públic o els alternatius al vehicle privat podrien fer-se més atractius i competitius en temps.

Es pot imaginar aleshores que el recorregut format per Guipúscoa + Aragó + l'avinguda de Roma i... podria ser un passeig en sentit longitudinal i una plataforma de transport públic i un carrer de distribució local tot alhora. ¿Per què els veïns d'Aragó a les illes de cases de la nova Esquerra de l'Eixample han de suportar un trànsit brutal en un carrer de 20 metres?, ¿per què Aragó ha de ser un carrer abandonat entre Diagonal i Meridiana?, ¿per què no es fa efectiu que és la continuació directa de Guipúscoa, resolta físicament des dels Jocs Olímpics? En aquest sentit l'anell viari que ara es vol enderrocar a la cruïlla de les Glòries, poca gent se'n recorda o ho sap, respon al projecte (entrevistat a mitjans dels anys 80) d'imaginar la Gran Via amb dos sentits en tota la seva llargada... Només que està fet en forma d'autopista urbana. El projecte d'eliminació dels viaductes que ara està sobre la taula pretenia convertir-los en túnels però bifurca el trànsit del sentit Llobregat cap a la Diagonal i Aragó. Ja hi tornem a ser, vaig pensar, ara adopten el vell esquema obsolet de Gran Via + Aragó com a autopistes urbanes del 1962 i que va perviure a les Glòries fins al 1992.

Aquest no és un argumentari sobre Glòries, ara en plena discussió, però sí que hi té a veure perquè ho podria facilitar o no. Retornar la doble direcció a la Gran Via em semblaria un horitzó magnífic per a la ciutat i permetria pensar en les oportunitats de plataformes de transport públic, bicicletes i passeigs al llarg de l'eix Aragó, que podria anar des de l'Hospitalet a Sant Adrià passant per l'estació de Sants. Miri els mapes i veurà el que li explico.

## CARTES I MISSATGES

### Per què a mi?

Aquesta és la primera pregunta que es fa una persona a qui acaben d'acomiar. Per què a mi, si fa més de 35 anys que treballo a l'empresa. Durant més de tres dècades he complert amb els meus deures de treballador i fins i tot més. Però la situació econòmica empeny les empreses, i sobretot les que es dediquen al sector de la construcció com és el meu cas, a portar a terme mesures dràstiques, sense pensar en les persones, només pensant en els números. Davant d'aquesta situació, poc podem fer els treballadors. Però ja que nosaltres hem complert amb els nostres deures durant tots aquests anys, només reclamem que l'empresa compleixi ara amb els seus deures i pagui la indemnització acordada i aprovada per via judicial.

Perquè necessitem que les empreses catalanes se'n surtin, però també necessitem que els treballadors catalans se'n surtin. Perquè si l'empresa ha aixecat el concurs de creditors, l'antiga suspensió de pagaments, i està encaminant la seva activitat cap a una nova etapa, els antics

treballadors de l'empresa també volem iniciar noves etapes i poder sobreviure. Perquè, senyors, amb 55 anys i amb estudis elementals és difícil trobar feina actualment. I evidentment perquè el que demano és un dret dels treballadors, tan sols el que em pot ajudar a sobreviure mes a mes.

ANTONIO SORIA  
CALAF

### 'Árbitro, en castellano'

Sóc àrbitre de 3a Catalana i tinc el costum de parlar sempre en català, tot i que més d'un 90% de delegats, entrenadors i jugadors parlin i em contestin en castellà. Doncs bé, fa poc el capità de l'equip local em va dir, literalment, "*Si yo te hablo en castellano, tú me hablas en castellano*".

Em vaig posar molt nerviós i li vaig explicar que jo puc parlar en la llengua que vulgui, igual que ell. Acte seguit un company seu em va dir que ell és de Granada i que a ell sí que li havia de parlar en castellà.

Hi he estat donant voltes i no entenc que jo, amb 18 anys, vegi tan clar la sort

que tenim de tenir dues llengües i de poder-les utilitzar quan vulguem, i que aquells dos homes de 30 anys no vegin que això és positiu.

FÈLIX COLOMER VALLÈS  
SABADELL

### Una mica de respecte

Em pregunto si la senyora presidenta de Madrid, Esperanza Aguirre, quan parla dels catalans, sap que aquí les seves declaracions també ens arriben. És evident que sí, i és per això que no entenc la seva necessitat de provocar-nos a tots.

Els petits gestos i les declaracions que va deixant anar van calant a Catalunya com si fos una pluja fina, i només provoquen desgast i crispació.

Tot i així, cal dir que el que pensi, digui o faci la senyora Aguirre no ens incumbeix de cap manera, i que el veritable problema és quan els polítics que ens governen des de Madrid també fan coses semblants. Què hem fet nosaltres per merèixer-nos aquests veïns tan poc respectuosos?

GLÒRIA RIBUGENT  
BANYOLES

### Agraïment vs. retallades

En nom de la família volem agrair a tot el personal que va atendre el meu pare un diumenge al migdia quan es va trobar indisposat, des de la metgessa del 061 fins al personal d'ambulància, el personal del centre Peracamps, el personal d'urgències de l'Hospital del Mar, la infermera de nit de l'UCI i tot el personal de la planta de cardiologia del mateix centre. També m'agradaria fer arribar un missatge a qui decideix retallar en sanitat. Feu un tomb per la que en diuen primera línia de foc: mireu com treballa el personal auxiliar, el personal d'infermeria, el personal mèdic dels nostres hospitals públics. Potser llavors, si és que encara hi sou a temps, veureu que us esteu equivocant, i molt.

FAMÍLIA DE JOSEP PEDRO LLORENS  
BARCELONA

Les cartes enviades pels lectors han de tenir un màxim de 1.000 caràcters. El diari es reserva el dret de resumir-les. Els seus autors hi han de fer constar nom i cognoms, adreça postal i electrònica, número de carnet d'identitat i un telèfon de contacte. Les cartes no es respondran.

Podeu expressar-vos al diari a través de la web [www.ara.cat](http://www.ara.cat), i per les següents vies:

[@diariARA](https://twitter.com/diariARA) [facebook.com/diariARA](https://facebook.com/diariARA) [cartes@ara.cat](mailto:cartes@ara.cat) Carrer Diputació, 119, 08015, Barcelona Fe d'errades: [opinio@ara.cat](mailto:opinio@ara.cat)