

## Evolució urbanística ► El debat

Pàgines 2 a 4 ◀◀◀

L'ajuntament anuncia l'inici de les obres a les Glòries. Es tracta de demolir el viaducte en forma d'anell construït el 1992 per on han circulat els vehicles que entren i surten per la Gran Via en direcció a l'autopista de Mataró. Està previst que abans d'un any la circulació de tots els vehicles que hi fan cap es produeixi a peu pla, és a dir que passin a ser regulats per una sèrie de semàfors. El canvi més espectacular que veurem a les Glòries d'aquí un any serà descobrir que es tracta d'un lloc bastant pla i prou diàfan per admirar la força de la confluència de les més grans avingudes de Barcelona. Molts vàrem pensar que es començaven a fer passes en el bon camí, el de desbrossar d'andròmines l'espai, quan fa uns anys es van tombar les parets que feien de l'anella viària un tambor que deixava dins un jardí impossible i ocult i actuava de barrera visual i funcio-

## Anàlisi

Josep Parcerisa

ARQUITECTE. CATEDRÀTIC D'URBANÍSTICA (UPC)



## Les Glòries, pam a pam

Esperem que els projectes d'urbanització s'atreveixin a plantejar una gran plaça amb carrers

nal de tot l'entorn. Aquells murs van caure per un fet capital i que marca tot el procés: l'obertura de la Diagonal fins al riu Besòs, produïda a finals dels anys 90, i amb ella la voluntat d'incorporar el nou districte de Sant Martí al terciari central de Barcelona.

Pam a pam la ciutat avança espais del domini comú. L'ajuntament és conscient que aquesta és l'oportunitat per interconnectar els barris pròxims i els seus carrers i de fet en bona mesura les obres que

es preveuen i algunes que ja s'estan portant a terme com donar continuïtat al carrer d'Alí Bei responen a aquesta política. La qüestió que en aquests moments es plantejarà és si la plaça sense viaducte serà capaç de gestionar els fluxos dels vehicles que hi conflueixin. Una vegada transcorreguts els primers dies d'embussos, ¿es podrà demostrar que dels gairebé 100.000 vehicles al dia que la creuen per la Gran Via, una part és trànsit que podria utilitzar canals alternatius? Es més, es podrà comprovar si el trànsit inevitable d'entrada i sortida es pot gestionar sense grans embussos sumat al trànsit propi de la cruïlla. Si l'ajuntament hi posa intel·ligència i habilitat em sembla que d'aquí un any es podria demostrar que la «solució provisional» podria ser la base per la solució estable futura i que el túnel llarguíssim que es preveu a la Gran Via per una segona etapa és innecessari.

Amb l'obra que ara s'inicia desapareixeran les pantalles que en mala hora es van aixecar per fer un viaducte davant per davant de les finestres dels veïns al Clot, segurament la causa més irreductible i raonable. Però no es tracta de canviar-ho per unes altres pantalles, ara enfonsades, per tal de fer un túnel per a cotxes, i més en una ciutat que té encallats per raons econòmiques quilòmetres de túnel de metro de la línia 9/10, una infraestructura imprescindible per millorar el transport públic metropolità.

Anem pam a pam. Mentrestant, l'ajuntament està compromès amb un concurs de projectes per urbanitzar la plaça. Esperem que els equips convocats sàpiguen plantejar els següents passos a fer i s'atreveixin a proposar una gran plaça amb carrers. Però de moment, no els fa mal d'ulls que en cap document oficial cap autobús es preveu que faci la Diagonal sencera? ≡