



La avenida Diagonal de Barcelona ha sido recientemente remodelada en su tramo central, siguiendo un proyecto elaborado sin la participación de los ciudadanos.

La Diagonal, eje del Eixample que conecta la zona universitaria al mar, es un elemento cuya organización podría ofrecer a la ciudad un cambio de paradigma. Recorriendo la Diagonal desde la zona universitaria –lugar en que tendría que respirarse la cultura, lejos del beneficio económico de las empresas, dedicándose a la búsqueda del beneficio de todas las personas– hacia el mar –lugar de lo desconocido, del encuentro con lo nuevo– podemos encontrar varios elementos que describen claramente las ideas que dan forma a la ciudad.

Uno de estos es el grupo de edificios del banco La Caixa –una institución en la ciudad, venerada por el poder político–, dos torres que acogen al visitante comunicándole claramente quién gobierna la ciudad. Si seguimos hacia el mar encontramos la Illa Diagonal, construida en los años 1990-1993 por Grup Sanahuja y Grup Winterthur (hoy AXA Seguros) siguiendo el proyecto de Rafael Moneo –premio Pritzker, el más prestigioso reconocimiento en arquitectura– y Manuel de Solà-Morales. Su nombre se revela una descripción perfecta de su naturaleza: **una isla fuera de la vida de la ciudad, un lugar alejado sin conexión alguna con la cultura de la ciudad, sus movimientos viscerales e irregulares, sustituyéndolos por la celebrada diversión del 'ir de compras'**. Los autores del proyecto creyeron que la construcción de una isla muda destinada a un centro comercial era un elemento para mejorar la ciudad. Un edificio de trescientos metros, definido por sus autores un rascacielos horizontal –imagen de una ciudad caída, que se nutre de los productos del *scientific management*– cuya primera piedra que se colocó contiene en su interior –según afirma la web del centro comercial– una póliza de seguros y un certificado de depósito, símbolos de nuestra época.

Prosiguiendo nuestro descenso mirando hacia el mar, encontramos el centro comercial de las Glorias, otra isla que separa a las personas de la vida de la ciudad, isla que se refleja en la torre Agbar, símbolo de la privatización de un bien indispensable a la vida –y conectada con La Caixa–. Acercándonos al agua del mar que (todavía) es de todos –mejor dicho de nadie, de sí misma, con sus movimientos incalculables, incontenibles– encontramos en el último tramo de la Diagonal la perfecta

descripción de su esencia, de la dirección que la ciudad ha tomado en los últimos años: una isla más que, a excepción del nombre, nada comparte con el mar, que prostituye: el área llamada Diagonal Mar. Centro comercial Diagonal Mar, complejos residenciales de lujo como la Illa Mar y la nueva torre de Telefónica –conectada con La Caixa– materializan la pobreza de nuestra época.

Volviendo a la nueva reforma del tramo central de la Diagonal **–en cuyo proceso han sido silenciadas las voces de las personas que viven la avenida, la habitan, le dan forma y cuerpo–** vemos cómo ese tramo se convierte en la prosecución del Paseo de Gracia recién reformado: si miramos la sección del Paseo de Gracia y la comparamos con la sección de la Diagonal reformada podemos ver que son –en su sustancia– idénticas. Idénticas en las ideas que las generan, unas ideas que se basan en considerar a las personas como clientes de un sistema económico basado en el beneficio de una minoría, sin derecho a participar en el proceso de transformación. Ideas que se basan en considerar a las personas como clientes de un sistema económico basado en el beneficio de una minoría, sin derecho a participar en el proceso de transformación. Esas ideas son visibles en toda la reforma, a pesar de su intento de camuflaje: al aparente ensanchamiento de las aceras para dar más espacio a las personas –los domingos son previstas actividades 'para los peatones', juegos, deportes, talleres de vario tipo– y el desplazamiento del carril bici a la calzada para enseñar una aparente atención hacia la bicicleta, se opone una lectura que revela la verdadera naturaleza de la Diagonal: ensanchamiento de las aceras para dar espacio a nuevas terrazas, mantenimiento del transporte privado motorizado como principal medio de desplazamiento, ausencia de transporte público que use energías renovables y permita liberar la calzada del automóvil, carril bici como simulacro de progreso (una anchura mínima para la presencia crítica de la bicicleta frente al espacio dedicado al automóvil). **Un resumen perfecto de la pobreza de nuestra modernidad –autoritaria, que privilegia quien tiene más poder–, la completa ausencia de creatividad e imaginación**, la obstinación en querer mantener vivo un sistema económico basado en la esclavitud moderna de un gran número de seres humanos, el anhelo de considerar todo el planeta como una mercancía. Los niveles de contaminación en la ciudad –inadmisibles, que violan el derecho a respirar aire salubre– son, por lo tanto, un elemento sin importancia si ayuda a mantener el actual sistema económico vivo. Una reforma perfecta para conectar las torres de La Caixa con la zona de Diagonal Mar.



Un último elemento resulta involuntariamente revelador en la reforma del tramo central de la Diagonal: el rol de la naturaleza en la ciudad queda representado perfectamente en la decisión de pavimentar las aceras destinadas al comercio con baldosas que representan una hoja (de plátano): **la naturaleza es reducida a simulacro, sometida a los intereses económicos, vejada, violada, tiranizada.** Las hojas que los arquitectos –el estudio Terradas arquitectos que, por cierto, es el autor del CosmoCaixa– han decidido usar creyendo satisfacer necesidades antiguas y humanas con una imagen vaciada de lo que ya no se conoce, se convierten sin querer en la ilusión de lo que ya no es, un cuerpo muerto que bien describe la pérdida de la tercera dimensión de nuestra época. La densidad de los elementos, las cosas, las personas se vuelve plana, inerte, muerta, como una cinta transportadora que mueve los desechos del *scientific management*. Las aceras se cubren de hojas, sintéticas y geométricas como un código de barras, sustituyendo la naturaleza –una vez más– por su simulacro, para dar espacio al elemento central: el automóvil y la economía que en él se centra. **La carnalidad queda excluida de la vida metopolitana.**

En vez de ofrecer a la ciudad una movilidad realmente moderna, basada en la centralidad del transporte público verde por un lado –representado, principalmente, por el tranvía–, en los vehículos privados sin motor por el otro –personales y creativos, pacíficos y libertarios– la reforma de la diagonal deja inalterado el sistema del transporte. En vez de aplicar la sabiduría de Ivan Illich, quien hace 40 años ya había considerado el carácter antitético del automóvil en relación con la bicicleta en *Energía y equidad*, se ha preferido confirmar la ceguera moderna.

La Diagonal, que conecta el mar con la universidad –lo desconocido con el estudio de posibilidades nuevas– debería ser un elemento de ruptura de las actuales ideas que impregnan la organización de la ciudad, **capaz de llevar la sal marina hasta las islas mudas presentes en su recorrido, bañándolas con agua de todos y de nadie**, para que las heridas de la economía –aún invisibles a la mayoría– empiecen a revelarse en toda su carnalidad.

Etiquetas:

[Barcelona](#), [ciudad](#), [espacio\(s\)](#), [Mercado](#)