



© Branko Sekuli?

En els últims dos anys Belgrad s'ha convertit en una gran obra. Vagis on vagis trobes alguna construcció en marxa. Ponts, carreteres, estacions de tren, urbanitzacions noves, hotels, places, habitatges, edificis en restauració, centres comercials, vies de tramvies, peatonalitzacions... Gairebé totes elles són qüestionables i criticables des del punt de vista arquitectònic, però com que aquí, la relativament jove democràcia i la política corren a marxes forçades per demostrar el progrés, les decisions arquitectòniques ultra-ràpides es presenten i s'aproven com si fossin de qualitat, fins que, començada la construcció, la majoria de vegades deriven cap a un conflicte social i comencen a sortir les veritats.

I això és el que va passar amb la decisió d'ampliar la zona de vianants al centre de la ciutat, tractant de seguir els exemples que veiem en algunes ciutats Europees com Viena, Milà o

Munic ... És un cas interessant, ja que, a primera vista, una decisió positiva, pot resultar contradictòria si no es pren el temps suficient per pensar bé els detalls i comunicar l'acció als afectats.

Particularment em vaig alegrar molt quan vaig sentir la notícia que s'havia pres la decisió de peatonalitzar tot el centre de Belgrad. Després de tantes decisions dubtoses que pren el govern a l'hora de modernitzar la ciutat, vaig pensar que aquesta era encertada. Penso que és agradable anar passejant i veure com es van obrint noves vies, es creen espais públics, els bars i comerços llueixen un altre aire, no hi ha cotxes aparcats per obstaculitzar el carros de nadons i tot sembla més generós i interessant, tant per als turistes com per als vianants domèstics.

No obstant això, hi ha un sector de ciutadans que no està gens content amb aquestes decisions. Són els veïns que ho viuen tot a primera línia. Ells són els que han creat l'associació "Els vianants no són corredors de marató", amb l'objectiu d'aturar les obres de peatonalització del centre.

Entre els problemes principals que destaquen és el fet que ningú els hagi contactat en cap moment per preguntar-los la seva opinió i com es reflectirien aquests canvis en la seva qualitat de vida. Es queixen d'haver-se assabentat de les obres quan un dia els va despertar l'excavadora sota la seves finestres. A més de trobar-se vivint durant dos anys en constants obres, els preocupa què passarà després, un cop s'hagi acabat tot.

Segons remarquen, s'han pensat tan malament els detalls, que actualment hi ha alguns punts als quals uns testos gegants han bloquejat els accessos de manera que no pot passar ni una ambulància, ni un cotxe de policia, o els bombers en cas d'emergència .

Es queixen també de la desaparició d'un nombre ingent de places d'aparcament que no s'ha pensat en substituir de cap manera. Els veïns han d'aparcar els seus cotxes als barris contigus, que comencen a estar ja saturats.

A les ja esmentades ciutats europees, les zones de vianants estan organitzades de manera que des de cada punt es pot accedir a les vies rodades a una distància màxima de 100 m, sense esmentar que totes aquestes ciutats disposen de metro, a diferència de Belgrad. Si es mira el projecte de Belgrad, un cop finalitzat, aquesta distància serà molt més gran.

Des de l'associació destaquen que el projecte, a més de no haver estat discutit ni revisat per experts, no consta ni tan sols en el pla urbanístic general vigent, en el qual aquesta zona de vianants no existeix. A més a més, es una incògnita saber amb quins diners dels pressupostos de la ciutat s'està finançant això. En definitiva, un cop més, a Belgrad s'està duent a terme un projecte de gran envergadura sense cap base legal ni urbanística sòlides.

Des del govern destaquen la importància de seguir endavant, per convertir Belgrad en una ciutat europea ordenada, amb una zona de vianants al centre que ajudi a estimular el comerç al centre de la ciutat. Volen posar en marxa l'anomenat servei "pardal" (en referència a l'ocell), amb autobusos elèctrics que circulen per la zona de vianants, prenent com a referent la solució aplicada a la ciutat de Ljubljana.

Al capdavant ni els arguments del govern, ni l'oposició de l'associació són els que compten. Els números parlen: a Belgrad any rere any augmenta notablement el nombre de turistes a la ciutat i les previsions són que l'any que ve pujarà un 50% més respecte a aquest any i les

associacions de comerciants estan molt contents amb els beneficis.

En definitiva, sembla ser que la qualitat de vida dels veïns s'ha de veure afectada per la modernització i fins que els "pardals" comencin a apropar-se a les seves llars, almenys per a la proper maratón, Belgrad tindrà un bon exèrcit de corredors preparats.

Branko Sekuli?. Corresponsal COAC a Belgrad, Sèrbia.

Octubre 2017



[1]

Tornar

[2]

---

**Copyright@ Col·legi d'Arquitectes de Catalunya** : <https://www.arquitectes.cat/es/node/13513>

**Links:**

[1] <https://www.arquitectes.cat/es/printpdf/printpdf/13513>

[2] <https://www.arquitectes.cat/es/javascript%3Ahistory.back%281%29>