

El cotxe ha modelat durant els darrers decennis la fisonomia de les nostres urbs. Els problemes de congestió i contaminació, però, porten moltes ciutats a actuar contra l'hegemonia de les quatre rodes. Superats els recels inicials, models de mobilitat més sostenibles s'imposen a tot arreu.



El maig del 2009, quan l'Ajuntament de Nova York va tancar Times Square al trànsit, molts observaren aquell pas amb escepticisme. Amb les llums multicolors, els cartells de mida de façana, la bullicia continua i els cotxes ocupant l'asfalt, aquell indret s'havia convertit en una de les postals més característiques de la cultura occidental. Per la condició emblemàtica que tenia, eliminar el trànsit en aquella confluència de carrers significava un punt d'inflexió en les polítiques de mobilitat dels països desenvolupats. Dos anys després de la posada en pràctica d'aquella decisió, el temps ha acabat donant la raó als qui la impulsaren. El centre de Nova

La ciutat es mobilitza contra el cotxe

York avui és un espai més agradable per a moure's. "Sóc partidària de totes les formes de transport –ha apuntat Janette Sadik-Khan, comissionada de transports de Nova York i responsable d'aquests canvis–, i no pas que un estiga per sobre de tota la resta, tal com ha ocorregut en el passat. Simple-

ment, mirem de reequilibrar el nostre sistema, aplicar un poc d'acupuntura en allò que fins ara ha estat un cos malalt."

El cas del centre de Nova York és un exemple per a entendre quines són les tendències en mobilitat a les nostres ciutats. Alguna cosa comença

a moure's, a casa nostra, als despatxos de molts ajuntaments, i molt especialment a les àrees de mobilitat. Més sensibilitat ambiental per part dels ciutadans, els alts índexs de contaminació causada pels motors de combustió i la insana dependència dels recursos fòssils porten molts gestors públics a sotmetre a revisió els principis sobre els quals s'han configurat les ciutats aquests cinc darrers decennis. En el nucli d'aquesta redefinició hi ha l'hegemonia –fins ara inqüestionada– dels cotxes i els patrons de mobilitat que se'n derivaven. Assistim a “un canvi de principis”, segons que opina Eliseu T. Climent, coordinador del seminari internacional Ciutat_011, una cita organitzada per l'Institut del Territori a València que ha servit per a abordar la qüestió des de prismes diversos. “Fins ara –assegura– ha estat la ciutat que s'ha hagut d'adaptar a un model de mobilitat. Ara ha de ser el model de mobilitat que s'adapte a una determinada manera de pensar els espais públics.”

Canvi de marxa. El repte cap a allò que s'apunta no és en absolut negligible. Sobre la taula hi ha molt més que la restricció en l'ús de vehicles de quatre rodes. Més enllà de deixar el cotxe aparcant al garatge, es tracta de modificar inèrcies i transformar hàbits d'ús que han anat consolidant-se al llarg de dècades i dècades de seducció del volant. Al costat del televisor o d'internet, l'automòbil ha estat un dels invents que ha determinat més fortament el transcurs del segle XX. Expressió màxima de l'individualisme, marcadors d'estatus per excel·lència, aquesta amalgama de ferralla, plàstic i enginyeria de darrera generació ha definit uns patrons de mobilitat difícilment imaginables quan de la planta de fabricació de Henry Ford va eixir el primer model de Ford T. Segons dades del sociòleg i teòric de la mobilitat John Adams, l'any 1950 una persona recorria diàriament de mitjana cinc milles. Avui la distància és de 30 milles. I quan arribem al 2025, la xifra haurà pujat fins a 50 milles. Només a l'estat espanyol el parc automobilístic sumava, a final del 2008, 31 milions d'unitats: 0,65 cotxes per cada persona més gran de 18 anys.

Si als trams interurbans l'hegemonia del cotxe s'ha concretat en la teixidura d'una teranyina de carreteres que ratlla el paisatge en totes direccions, en el cas de la ciutat el resultat ha estat una monopolització quasi plena de l'espai urbà per part de les quatre rodes. Aquells cotxes gairebé anecdòtics que, a la primèria del segle XX, compartien el carrer amb carros de tracció animal han esdevingut ara un riu multicolor que col·lapsa les artèries de la ciutat i en condiciona en bona mesura el batec. El resultat d'aquesta preponderància dels vehicles particulars ha estat que la ciutat ha acabat posant-se al servei dels cotxes, i no a l'inrevés.

Però, després de decennis de fasciació, alguna cosa comença a canviar. La naturalització del vehicle particular com a part del paisatge comença a ser qüestionada. Els cotxes, efectivament, són alliberadors per als usuaris, però també creen servituds negatives per al conjunt de la col·lectivitat: copen el paisatge urbà, ens fan ostatges d'un model energètic insostenible a mitjà i llarg termini i causen un greu problema de salut pública.

La contaminació atmosfèrica i els efectes sobre la salut han estat uns dels aspectes que darrerament han assolit més transcendència pública. Ciutats com ara Barcelona superen amb escreix el límit de contaminació màxima establert per la Unió Europea –situat en 40 micrograms de diòxid de nitrogen per metre cúbic d'aire. En barris com ara Gràcia - Sant Gervasi, durant el primer trimestre del 2010 la mitjana va ser de 64 micrograms. Al conjunt de la ciutat, durant el 2009, les quantitats mitjanes registrades voltaven els 55 micrograms. Tanmateix, les xifres només donen una idea orientativa de la magnitud del problema de salut pública que s'hi genera. Problemes respiratoris, irritació dels ulls... són algunes de les afeccions sobre la salut. Un estudi de l'American Cancer Society a partir del seguiment de mig milió de persones ha demostrat que viure en una ciutat més contaminada fa que els infants tinguin els pulmons menys desenvolupats o que hi haja una pèrdua d'esperança de vida causada per problemes de coagulació, processos

inflamatoris, etcètera. “Hi ha molts exemples sobre la manera com la reducció de la contaminació millora la salut”, explica Jordi Sunyer, un dels màxims experts en epidemiologia de Catalunya. “A Los Angeles, ciutat amb una forta dependència del vehicle propi, van emprendre una política destinada a reduir notablement els índexs de contaminació. El resultat va ser que amb cada 10 micrograms de partícules que van eliminar de l'atmosfera es guanyava mig any d'esperança de vida. I això, es miri des d'on es miri, és un gran avanç.”

Canvi de rumb. La pregunta, doncs, és com fer-ho perquè els ciutadans decidescen de deixar a casa el vehicle, encara més si, com apuntava no fa pas gaire el setmanari francès *Le Nouvel Observateur*, “els cotxes són com els cigarrets: com més en consumim, més ens sembla que són indispensables”. A això cal afegir-hi que disposar d'un cotxe i fer-ne ús és un dret com qualsevol altre. És en aquest punt quan entren en col·lisió els drets individuals i el benestar col·lectiu, on es reclama la intervenció de les polítiques públiques.

Ciutats de tot el món han hagut d'encarar aquesta disjuntiva. Londres, per exemple, va introduir l'any 2003 un peatge als vehicles privats que volien circular pel centre de la capital. A Mèxic DF, ciutat on a la dècada dels 90 es feia difícil de veure-hi a una distància de més de vint metres, es va idear un sistema d'adhesius pel qual els vehicles contaminants es queden sense circular un dia cada setmana i un dissabte cada mes. En el cas de Pequín, amb 22 milions d'habitants i un parc automobilístic de 4,6 milions de vehicles, les autoritats municipals han prohibit de circular-hi determinats dies de la setmana segons la numeració de la matrícula.

Per a Francisco Javier Latorre, gerent del Transport Urbà Col·lectiu de l'Ajuntament de Vitòria (TUVISA), la transformació dels patrons de mobilitat comporta, per part dels gestors públics, “pensar què interessa a la ciutat, i no tant a l'usuari”. El cas de Vitòria és un bon exemple del compendi de mesures regulatòries necessàries per a motivar canvis. Al cap i a la fi, no

“Com que l’estímul no és suficient, les mesures de dissuasió de l’ús indiscriminat de l’automòbil es fan necessàries”

es tracta només d’aconseguir que la gent deixi de fer servir el cotxe, sinó que, a més, i sobretot, es tracta que els gestors públics definsquen nous models de mobilitat i els concreten amb mesures a favor de sistemes de transport alternatius. Al cap i a la fi, el centre de Nova York segurament no hauria canviat de cara si, a més de prohibir-hi el trànsit, no s’hi hagueren afegit més iniciatives. La duplicació del carril destinat a la bicicleta i la prioritització de l’autobús sobre la resta de transports motors han estat algunes de les mesures que s’hi han aplicat.

Tan impopulars com necessàries. No cal dir que iniciatives d’aquesta mena no compten sempre amb el vist-i-plau dels ciutadans. La majoria d’intervencions són vistes amb escepticisme –si no rebuig– per part d’uns usuaris amb drets adquirits

Vitòria apujà el preu de la zona blava d’un 173%. El 2012 serà capital verda europea

molt sòlids. Impedir o restringir el trànsit rodat resulta impopular. Ho sap bé Francisco Javier Latorre, que les va veure de tots colors abans que Vitòria emprenguera la seua transformació. L’increment demogràfic (té 240.000 habitants) i la consegüent extensió urbana sobre el territori (ocupa 35 hectàrees) motivava un creixement accelerat dels desplaçaments en cotxe i, doncs, dels problemes de

congestió. L’any 2006 hi engegaren un pla de mobilitat sostenible. Per a començar, la ciutat es reconfigurava en *superilles* que –tot inspirant-se en Barcelona– “distribueixen el trànsit cap als carrers laterals i pacifiquen les interiors, on només es permet l’accés a garatges o per a càrrega i descàrrega”. Per tal de potenciar el transport públic, es redibuixaren les línies d’autobús: de 18 línies es passà a 9, però n’augmentà la freqüència i s’optimitzaren els llocs de pas. Paral·lelament, es reduí el preu del bitllet i es creà un sistema de preferència semafòrica, que els dona prioritat en cas de retard. A més, s’hi crearen carrils d’autobús especial anomenats *gateres*, gràcies als quals, si hi ha un embús, el vehicle de transport públic té prioritat. Per a acabar de reblar el clau, apujaren d’un 173% el preu de la zona blava. “Amb l’esquema de preus que teníem, el missatge que enviàvem implícitament a la gent era: ‘Mou-te amb cotxe i deixa’t estar de transport públic’”, explica el responsable de la mobilitat a la capital basca, responsable en bona mesura que Vitòria haja estat declarada capital verda europea el 2012.

Igual com Latorre, Maravillas Dafaue, regidora de Mobilitat de l’Ajuntament de Sant Sebastià, opina que “s’ha d’estimular l’ús dels mitjans de transport alternatius a l’automòbil privat, però, com que l’estímul no és suficient, cal establir mesures de dissuasió de l’ús indiscriminat de l’automòbil”. La capital guipuscoana, com Vitòria, treballa des de l’any 2008 –a través d’un pla de mobilitat amb l’horitzó del 2024– per a convertir els carrers i espais públics en llocs de trànsit per als vianants. Per a aconseguir-ho ha estat essencial de “potenciar el transport col·lectiu i fer que els mitjans de transport alternatiu siguin aliats, no competidors”. La creació d’una xarxa de carrils per a bicicleta de 47 quilòmetres ha ajudat força a descongestionar els carrers, mentre que zones com ara el Boulevard, fins fa poc amb gran densitat de trànsit, s’han convertit en àrees per a vianants.

La prioritat del pla de mobilitat, que era “convertir els carrers i espais públics en llocs de trànsit o estada per als vianants”, sembla haver-se assolit amb escreix.

“S’obre una esquerda entre la mobilitat dels rics i la dels pobres”

John Adams és professor emèrit de geografia de la University College de Londres. Ecologista militant durant la joventut, ha dedicat part de la seua vida a teoritzar sobre el concepte de mobilitat. Malgrat l’edat que té, la bicicleta –complementada amb transports públics– és el seu mode de transport predilecte. “Aquests darrers vint anys, he agafat el cotxe tres voltes” assegura aquest canadenc de naixement, que se sorprèn que una ciutat com València, “amb unes característiques tan adequades, no tinga més gent desplaçant-se en bicicleta”.

—Vivim sota l’hegemonia del cotxe?

—El cotxe és molt més que un mitjà de transport, s’ha convertit en una forma de vida, en un element que determina més aspectes de la vida que no ens pensem. Durant dècades, la construcció de carreteres s’ha convertit en un dels grans lemes dels governs i a totes les societats occidentals. I ara també als països emergents el fet de tenir un cotxe determina un estatus socioeconòmic. La compra d’un cotxe s’ha convertit en una mena d’aspiració universal. Tenim un excés de cotxes. He fet un càlcul ràpid i, si posàrem tots els cotxes que hi ha a l’estat espanyol, l’un aparcat darre-

Si a Sant Sebastià i a Vitòria la reformulació dels patrons de mobilitat ha estat responsabilitat d’un compendi de mesures, a Sevilla hi ha la bicicleta en el nucli de la transformació. En només quatre anys, la capital andalusa s’ha situat a l’altura de ciutats emblemàtiques com ara Copenhaguen o Amsterdam. Això és gràcies a una decidida aposta de l’ajuntament per aquest sistema de transport. La bici-

re l'altre, farien una línia des de Cadis a Barcelona.

—**Disposar d'un vehicle és alliberador. Et permet d'anar on vols i quan vols. Això no ho pots fer amb transport públic.**

—No ho negue, però crec que hem arribat a un punt de contaminació, de congestió... en què els poders públics no haurien de permetre que cadascú fera com li donara la gana en la qüestió de la mobilitat, perquè això comporta riscos. El 1950, un britànic viatjava una mitjana de cinc milles cada dia. El 2011 en recorre 30 i, seguint aquest patró, el 2025 en farà 50.

—**En part, això té a veure amb els patrons urbanístics. Avui, si més no a la zona mediterrània, moltes ciutats que abans eren compactes s'han fet disperses i això implica nous patrons de mobilitat.**

—Conec bé l'exemple de ciutats que, com ara Amsterdam o Zuric. Tenen centres molt atractius i que són exemples de bon disseny i bones pràctiques quant a la mobilitat. Però sempre que tinc oportunitat de parlar amb un d'aquests tècnics que es vanten d'aquests progressos els demane que passa a tota la conurbació, a tota l'àrea metropolitana. I sempre acaben confessant que tenen un model d'urbanisme difús, ço és: més cotxes, més grans superfícies als extraradis... La vitalitat dels centres de les ciutats és una cosa que ens diferencia dels americans. Allí, els centres de les ciutats, entre les dècades dels 60, 70 i 80, es van convertir en llocs molt poc agradables per viure. El cas de Detroit, bressol de la indústria automobilística, n'és paradigmàtic. El centre de la ciutat està literalment destruït a causa de l'abandonament.



Els ciutadans que disposen de cotxe han optat per marxar.

—**Entre els perills que heu assenyalat amb relació a la hipermobilitat, hi ha el de la segregació social. Ho podeu explicar?**

—És molt senzill. Qui no té cotxe acaba essent segregat perquè la seua mobilitat depèn totalment dels transports públics, cosa que li dificulta d'accedir a determinats serveis socials. Són, per a dir-ho d'alguna manera, ciutadans de segona classe. S'obre una escletxa entre la mobilitat dels rics i la dels pobres.

—**Fins i tot ha arribat a dir que una societat hipermobilitzada és menys democràtica.**

—Bé, hi ha diverses conseqüències negatives derivades de la hipermobilitat. Per exemple, si les famílies es traslladen a l'extraradi, això significa que els seus fills necessitaran el cotxe

per a desplaçar-se i perdran l'hàbit de caminar o anar amb bici. D'aquesta manera eliminem una quota d'exercici de la nostra vida diària, la qual cosa farà augmentar un problema que es va agreujant, l'obesitat. Però encara més. Si seguim aquest camí, el món serà més anònim i menys convivencial. Les noves urbanitzacions plenes de tanques i serveis de seguretat són ben significatives d'això que dic.

—**Hi veieu possibilitat de retorn?**

—Als centres de la ciutat es fan progressos molt importants per a fer més sostenible la mobilitat. Ara bé, tots els deures estan per fer quant a la ciutat dispersa. D'una altra banda, mire al voltant i els símptomes no són bons, amb països emergents que copien els patrons occidentals. El 2009, per primera volta a la història, General Motors va vendre més vehicles a la Xina que no als Estats Units.

cleta ha passat de tenir-hi una presència quasi testimonial a representar-hi el 7,1% dels desplaçaments. Segons les enquestes de què disposa l'ajuntament, el 32% dels usuaris han canviat el volant pel manillar. Com València o Barcelona, Sevilla ha implantat un sistema públic d'ús de bicicletes però, a diferència d'aquestes dues ciutats, l'ha combinat amb la creació d'una teranyina de carrils bici que connec-

ta tota la ciutat. Avui Sevilla té 120 quilòmetres de malla. "Cal dissenyar una xarxa, no vies ciclistes", apunta Ricardo Marqués, doctor en física de la Universitat de Sevilla, i portaveu de l'associació A Contramano. Marqués remarca la importància de dotar de la millor manera possible aquestes vies de comunicació. Els carrils bici construïts a la capital andalusa són bidireccionals en tots els trams, són

segregats del trànsit d'automòbils i tenen un paviment diferenciat. Segons que explica Marqués, en el cas de Sevilla, el disseny de les vies segueix el criteri 8-80, això és, que "la puguem usar amb la mateixa comoditat i seguretat persones d'edats compreses entre els 8 anys i els 80". En definitiva, una xarxa per a tothom.

Violeta Tena