

2

L'automòbil, ens agradi o no, continua sent el rei dels nostres carrers. José Martí Gómez opina que cal fer alguna cosa per posar fi a aquesta situació, perquè, "si el cotxe continua fent-se l'amo de les ciutats, les comunitats es desintegraran i amb el desplaçament cap a les perifèries crearem suburbis a l'estil nord-americà, quan Europa sempre ha tingut un estil de vida basat en comunitats de poblacions denses".

Destronar el "rei automòbil"



XT
 José
 Martí Gómez

IL·L·STRACIÓ
 via Alcobla

● Els habitants del poble britànic en què es va rodar *La dona del tinent francès* no cabien a la pell quan van començar a arribar milers d'automòbils plens de gent que volia veure les roques des de les quals la protagonista esperava la tornada del tinent. Al cap d'uns mesos, estaven literalment farts del tinent francès, de la seva amant i dels visitants que embrutaven els carrers, contaminaven l'ambient i es gastaven quatre lliures miserables. El municipi va imposar una taxa als automòbils que entressin al poble.

És la mesura que estudia aplicar l'alcalde de Londres. Vol cobrar cinc lliures diàries als cotxes que circulin pel centre de la ciutat. Des de Londres el corresponsal d'*El País* V. Oppenheimer escrivia que l'alcalde Ken Livingstone, dit *El Roig*, vol aplicar el peatge a partir de gener del 2003. Bristol, Leicester i Edimburg preparen mesures semblants i Manchester, Derby, Nottingham i Birmingham estudiaran amb molta atenció la idea de Londres.

En què s'inspira la idea? En els controls electrònics instal·lats des de fa anys a Singapur, on les grans artèries que condueixen al centre estan travessades per suports proveïts de càmeres digitals. Cada cotxe té una targeta magnètica, un moneder electrònic que va descomptant diners cada vegada que l'automòbil passa per un control.

Londres ja va estudiar el 1990 aplicar una taxa per a automòbils. Greenpeace i comerciants van coincidir per motius diferents que la circulació pel centre de Londres era un caos al qual calia posar remei. Greenpeace denunciava el deteriorament ambiental; els comerciants, el descens de vendes. Les dades de 1990 reflectien que el col·lapse de trànsit degut al vehicle privat havia augmentat un 30%, des de 1985, en el centre de Londres. Quan es va plantejar la

solució, també es va plantejar un problema: quina solució es donava als residents de la zona. La creació de fronteres artificials va ser aleshores un problema irresoluble, no tant pels aspectes tècnics, sinó perquè el govern conservador de Margaret Thatcher havia suprimit l'alcaldia de Londres i la ciutat havia quedat escapçada i convertida en multitud de regnes de taifes, tants com districtes.

Amb targetes magnètiques, amb fronteres artificials, amb el bloc de notes d'un policia municipal, amb el que sigui, però s'ha de fer alguna cosa perquè l'automòbil no devori els carrers de les ciutats, siguin grans, mitjanes o petites. Perquè el col·lapse circulatori no és un problema només de les grans urbs: es dona en totes. Castelló de la Plana és un bon exemple del que l'abús dels automòbils pot comportar. Castelló ha tingut un dels desenvolupaments urbanístics més caòtics d'Europa Occidental. Algú va afirmar que en cas de decidir remodelar-la seria més barat destruir-la totalment i aixecar-la de nou. Però, en tot cas, Castelló era una ciutat en què circular en bicicleta era una pràctica comuna. L'automòbil va arraconar el que era el primer parc de bicicletes d'Espanya i el resultat ha estat que el ciutadà ha perdut el carrer.

Com haurien de ser els carrers de les ciutats del futur? Els anys que vaig ser a Londres vaig entrevistar Norman Foster i Richard Rogers, dos arquitectes pels quals l'Ajuntament de Barcelona sent veneració. Tots dos coincidien: "Les preocupacions del futur estaran relacionades amb la contaminació, i això està directament relacionat amb la manera d'aconseguir un transport públic eficient, de minimitzar l'impacte del cotxe i amb la manera com crear àrees segures perquè la gent pugui passejar o acudir a la feina en bici-



cleta i com aconseguir en una comunitat la barreja adequada de diverses activitats.”

Foster i Rogers coincideixen també que la ciutat del futur ha de cobrir les necessitats bàsiques de l'ésser humà oferint espais verds i barris autosuficients en els quals no calgui agafar el cotxe o el metro per fer en el centre de la ciutat coses que a la teva comunitat local pots fer a peu, segons la bona tradició continental.

La ciutat habitable només s'aconseguirà, insistien Foster i Rogers, amb una tasca que tendeixi a minimitzar l'ús del transport privat i maximitzar l'ús del transport públic. Si el cotxe continua fent-se l'amo de les ciutats, les comunitats es desintegraran i amb el desplaçament cap a les perifèries crearem suburbis a l'estil nord-americà, quan Europa sempre ha tingut un estil de vida basat en comunitats de poblacions denses.

Però tot sembla indicar que el model d'estil nord-americà s'imposa, tot i que sigui a través de les cases adossades, que són el sucedani pobre de la gran mansió del suburbi nord-americà, i que el cotxe s'imposa als carrers de la ciutat. En el transcurs d'un debat organitzat per l'Associació Consell de Cent, Vicenç Villatoro va afirmar que el cotxe, rendida la classe política, ja havia guanyat la batalla.

Tinc esperances que no sigui així i que se situï l'automòbil en el lloc que li toca, marcant-li molt bé els límits que no pot ni ha de traspasar. Tot seria més fàcil si fa anys aquella classe política a la qual va fer referència Villatoro s'hagués plantat. No només no ho va fer, sinó que pràcticament va bavejar davant tota mena de carrosseria. Algunes voreres es van fer més estretes i es van talar arbres perquè el rei automòbil pogués circular amb més llibertat. Fa vint anys,

l'Ajuntament de Barcelona va organitzar un debat sobre la problemàtica de les grans ciutats. Es va arribar a la conclusió que calia menys despesa de combustible i menys deteriorament ecològic; més civisme en la conducció dels vehicles privats i millor transport públic. En què va quedar tot allò? És veritat que el transport públic a Barcelona va ser un desastre sense paliatius durant molts decennis. El número de CAU dedicat a la Barcelona de Porcioles ho explicava bé. Però també és cert que el ciutadà ha convertit el cotxe en un déu i l'Administració, la que sigui, no ha sabut donar respostes i en algun cas, quan ha obert la boca, val més que l'hagués tingut tancada. Aquest és el cas, per exemple, del conseller de Medi Ambient, el senyor Puig, que en una jornada recent sobre les energies alternatives va dir, quan li van ensenyar un cotxe elèctric: "Deu anar molt bé per als camps de golf".

Mantinc amb els cotxes una relació indirecta: pago les multes de la meua filla, observo com amics molt educats es transformen en energúmens davant de qualsevol contratemps al volant i retinc a la memòria dels deus anys com a cronista judicial judicis dramàtics en què advocats de companyies d'assegurances regatejaven fins a l'última pesseta d'indemnitzacions per accidents, sense tenir en compte el dolor de vídues o orfes.

Sé que l'automòbil ha estat vital per al progrés de la humanitat. Negar-ho seria d'idiota. Però també ho ha estat l'energia nuclear, i no per això se l'ha deixat de controlar.

Només m'han entabanat una vegada per fer una excursió d'alta muntanya. No recordo el paisatge. Només recordo que després de quatre hores de caminada quan vam girar l'últim recolze vaig sentir que el qui obria la marxa cridava: "La mare que els va parir". "Que passa res?", li vaig demanar. La resposta va arribar de seguida, transmesa de veu en veu al llarg de la filera: "És ple de cotxes". Mentre devorava una truita de patates recolzat a la roda del darrere d'un 600 em vaig preguntar: "I per menjar entre cotxes hem vingut des de Barcelona?"

"Sé que l'automòbil ha estat vital per al progrés de la humanitat. Negar-ho seria d'idiota. Però també ho ha estat l'energia nuclear, i no per això se l'ha deixat de controlar".