



comissió
d'urbanisme
i mobilitat

ROSA GRIMA LÓPEZ. Doctora enginyera de Camins, Canals i Ports.

Per què peatonalitzar?

Perquè ja no es fuma als bars.

El debat actual sobre el procés de conversió en zona de vianants que han iniciat algunes ciutats (i que per aquestes latituds està tenint no poca polèmica al voltant de les superilles a Barcelona o el procés de conversió en zona de vianants de la Gran Via a Madrid) mescla en realitat dos nivells de discussió i anàlisi. Continuar barrejant-los no ajuda ni els gestors públics, ni els tècnics, ni tampoc els ciutadans.

Barregem, d'una banda, un debat conceptual sobre si és pertinent expulsar el vehicle privat d'algunes àrees de les nostres ciutats i, de l'altra, l'encert o no d'actuacions concretes dutes a terme en aquest sentit.

Pel que fa al primer, el procés de conversió en zona de vianants d'àrees concretes de les ciutats, és un procés amb moltes etapes ja transitades. El cotxe ha iniciat un viatge, al meu judici sense tornada, en el qual cedirà progressivament terreny a altres mitjans de transport, a noves formes d'organitzar la mobilitat, i molt especialment al vianant. Els motius són molts i la majoria de gran importància: salut pública, contaminació i canvi climàtic, congestió de la ciutat, qualitat de vida, espai públic. L'etcètera és molt llarg. La particularitat de cada entorn imposarà en cada cas el com i el quan.

On escometre els canvis, quan i de quina manera serà evidentment diferent a causa que els punts de partida són també molt dispars. Ciutats de tot el planeta estan plantejant com planificar els seus centres. Però la discussió és molt diferent si la tenim a les nostres ciutats mediterrànies o a les megaciutats basades en un model segregat i expansiu anglosaxó.



Per ser realistes, no ens enganyem, tampoc és aquesta una discussió tan moderna que hagin posat damunt de la taula governs més o menys progressistes. Animo aquí a tirar de biblioteca i a rellegir Jane Jacobs i Jan Gehl, que ja argumentaven sobre aquest tema als anys setanta.

Pel que fa al cotxe a les ciutats, ens trobem en el mateix punt mental en el qual la llei antitabac ens va posicionar cap el 2011 quan ens semblava impossible que no es pogués fumar als bars i a les discoteques, i la vida ens situarà igualment en el punt en el qual ens trobem avui, quan (almenys a una majoria) ens sembla increïble que en un passat no gaire llunyà es fumés als restaurants.

Que la transició no és fàcil és una veritat incontestable. El que sí que necessita atenció i debat és cadascuna de les actuacions concretes que els nostres governs decidei-

L'exclusió del cotxe necessita canvis de costums, mesures en altres mitjans de transport i d'inversions en el redisseny de l'espai públic

xin iniciar per limitar els espais aptes per al vehicle privat. L'exclusió del cotxe necessita canvis mentals i costums, mesures en altres mitjans de transport, inversions en el redisseny de l'espai públic i renúncies personals. Caldrà generositat i hi haurà molèsties. A aquest nivell, necessitarem tot el debat i tota l'anàlisi, perquè ni el que s'ha fet fins ara és immillorable ni el que es farà serà infal·lible.

Però, com deia al principi, no qüestionem el que tota l'estona, qüestionem el com. Per favor, no barregem.