

A peu per la ciutat (un article d'Albert Punsola)

25/05/2005



ALBERT PUNSOLA

(/AUTOR/ALBERT-
PUNSOLA-44)

Periodista

Ja s'ha dit moltes vegades, i amb raó, que accedir a la cultura no és fàcil. Fa uns dies vaig decidir anar a veure l'exposició 'Turner i Venècia' al Caixaforum i, amb el pilot automàtic, vaig encaminar-me cap a l'avinguda Rius i Taulet. Però, sorpresa, el pas estava barrat.

L'espai públic de l'avinguda s'havia tallat per fer lloc al Saló de l'Automòbil. Un membre de l'organització m'indica aleshores amablement que cal utilitzar una petita desviació per vorejar al recinte i després tornar a baixar fins al Caixaforum. D'acord, som-hi. Després d'una pujada considerable crec haver trobat el pas però, no, encara està tallat pel recinte del Saló i això m'obliga a pujar molt més, gairebé als peus del MNAC. Comença aquí una sensació d'estranyesa, la Fira 1 sempre ha tingut espai limitat i sempre ha ocupat els voltants -per això s'ha fet la Fira 2- però no recordo una invasió tan desmesurada de l'espai públic com aquesta. Arribats al nivell superior, l'estranyesa esdevé perplexitat. Als peus del Museu acaba, per fi, el recinte hipertrofiat del Saló i ja es pot passar però, en fer-ho gairebé no puc donar crèdit a l'espectacle que estic veient: un circuit amb rampes espectaculars serveix perquè uns quatre per quatre demostrin el seu poder en situacions extremes. Ho contemplo atònit i, com un autòmat, segueixo el camí, ara ja baixant cap el meu objectiu, al qual arribo uns minuts més tard. La bellesa vaporosa de Venècia plasmada per Turner no aconsegueix esborrar del meu cap una imatge mil vegades més vigorosa -algú ja va dir que l'art no té res a fer al costat de la vida-. Una filera de quatre per quatre dominen l'skyline de la ciutat. Quina plasticitat! Quina metàfora més encertada de les nostres contradiccions! especialment en el moment que ens atrevim a limitar l'ús de l'automòbil, aquí a la ciutat que, empetitida, es veu allà baix, en aquesta magnífica composició. Però no ens quedem en les sensacions. Aquesta experiència va ser compartida per altres vianants que potser es dirigien al mateix lloc, o no, és igual. El més important és la constatació que tots vam acceptar la desviació sense qüestionar-la enfront d'aquells que tenien l'encàrrec de desviar-nos. Va ser per mandra? Per sentit pràctic? Per indiferència? O potser va ser perquè no tenim una noció clara de la importància que l'espai públic es mantingui com a tal? Sí la veritable raó és aquesta última, tenim un motiu per preocupar-nos perquè un dels elements clau de la transformació de Barcelona en els darrers 25 anys d'Ajuntaments democràtics ha estat la recuperació de l'espai públic. Un espai sorgit de solars degradats, de zones hostils, de propietats privades, que s'ha posat al servei de la ciutadania. L'espai públic pot ser una vorera, una plaça, una rambla, una gran estació. Aquest espai, que ens apareix amb diferents mides i formes, té un element en comú que l'identifica: el fet de ser de tothom perquè no és de ningú. És per això que l'atac més dur que pot patir és que un individu o un col·lectiu se n'apropriï pels seus interessos particulars. Sobre aquest punt poden manifestar-se alguns problemes com, per exemple, escatir què és d'interès general i què és d'interès particular. Hi ha casos fàcils. L'ocupació de voreres per part dels top manta no és només reprovable per qüestions de copyright sinó de manera immediata perquè aquells que el porten a terme restringeixen la llibertat de moviment a la ciutadania i ho fan pel seu exclusiu interès. N'hi ha de més difícils. Quan es tallen carrers per una celebració esportiva, quin dret ha de prevaldre, el de la diversió dels participants? o el de la mobilitat dels no participants? S'entén que en alguns casos no podem aplicar una lògica estricta perquè això impediria el desenvolupament de molts tipus de celebracions, i també de protestes i reivindicacions legítimes. S'imposa un exercici de tolerància en el que cadascú es pot reconfortar pensant que un dia serà ell qui estarà darrera la pancarta. Però cal abandonar la tolerància, en canvi, quan la violació de l'espai públic és quotidiana, es repeteix sistemàticament en el mateix indret i les

autoritats no hi fan res de res, tot i saber-ho. En dos municipis de l'àrea metropolitana, que conec bé, es produeix un curiós fenomen. L'habitual costum de pujar el vehicle damunt la vorera s'intensifica a mida que ens apropem a l'indret on té la central la policia local. Es dona la circumstància que en un d'aquests municipis el cas és tan flagrant que la vorera que es troba just davant de la seu de la policia no és practicable pel vianant; a qualsevol hora del dia només l'ocupen uns cotxes. És que potser els propietaris dels vehicles són els mateixos policies? També és un misteri perquè en les zones de vianants del centre de Barcelona -portal de l'Àngel, plaça de Catedral- les persones s'han d'apartar per deixar pas a un cotxe patrulla que circula a 10 km per hora i que no sembla estar en una missió important. Una vegada vaig sentir una persona que, cansada de la persistència d'aquest fet, va cridar amb arriscat sentit de l'humor: que els detinguin! S'ha posat molt d'emfasi en els darrers anys en facilitar al màxim la mobilitat en bicicleta i s'han guanyat molts quilòmetres de carril bici. No està gens malament que sigui així, tot i que altres ciutats com París han convertit el carril bus en carril bici, estalviant-se d'aquesta manera molts recursos i aconseguint una xarxa més extensa en poc temps. La qüestió és que, si hi ha més vianants que ciclistes, potser els primers haurien de merèixer un tracte com a mínim igual que els segons. Els ciclistes configuren un col·lectiu amb identitat molt marcada, amb un autèntic esprit de corps, que fa valer els seus drets; res d'això succeeix amb el vianant tan heterogeni i tan inconscient -en la majoria dels casos- de que forma part d'un grup molt important en el context de la ciutat. Això explicaria perquè baixàvem el cap d'aquella manera les persones que un bon dia vam pensar que podiem fer servir l'Avinguda Rius i Taulet com a lloc de pas. Cal anar a Anglaterra, per trobar un referent perquè el vianant d'aquí recuperi o, millor dit, adquireixi l'orgull necessari perquè les coses canviïn. Allà funciona des de fa uns anys la iniciativa Living Streets que promou accions cíviques de cara a recuperar l'espai públic per als vianants. En un principi la iniciativa, impulsada per The Pedestrians Association, es va concentrar en els centres urbans on el cotxe dominava absolutament amb la finalitat de revertir, poc a poc, aquesta situació. Actualment, però, les actuacions de Living Streets s'han estès a barris perifèrics i fins i tot a petits pobles en què els vianants també tenen problemes de mobilitat. Una de les claus del seu èxit és que, com a bons britànics, no s'han complicat la vida en grans plans estratègics, sinó en la obtenció i consolidació de petits canvis. Les seves demandes es troben en un manifest <https://www.livingstreets.org.uk/manifesto.htm> (<https://www.livingstreets.org.uk/manifesto.htm>) que es caracteritza per la manca d'abstraccions i per la claredat dels seus objectius. Si es llegeix aquest manifest amb atenció, es pot descobrir que alguns dels seus punts, ja han estat tinguts en compte per la nostra administració. El que aquí no tenim és una organització com The Pedestrians Association que des dels anys 20 es dediqui a defensar els interessos dels vianants i que pressioni per transformar la situació de baix a dalt i no a la inversa. La premsa parla de noves zones de vianants a Barcelona, i a d'altres ciutats, així com àrees de trànsit pacificat. Un cop més cal recordar que, tant important com portar a la pràctica les bones idees, és evitar que les desvirtuin algunes servituds inconfessables. I, a més, des de quan és més important un quatre per quatre que un Turner?

Share 0

Tuit



(<https://plus.google.com/share?url=https%3A//www.sostenible.cat/opinio/a-peu-per-la-ciutat-un-article-dalbert-punsola-0>)



(<https://www.sostenible.cat/print/opinio/a-peu-per-la-ciutat-un-article-dalbert-punsola-0>)

Relacionats

Butlletí

Correu electrònic *

[Subscriu](#)[Enviaments anteriors \(/newsletter/sostenible\)](/newsletter/sostenible)

(/)

Revista de la **xarxa** de ciutats
i pobles cap a la sostenibilitat



**Diputació
Barcelona**

<http://www.diba.cat>[Arxiu \(/arxiu\)](/arxiu)[Continguts per categoria \(/tagclouds/chunk/3\)](/tagclouds/chunk/3)[Continguts per etiqueta \(/tagclouds/chunk/1\)](/tagclouds/chunk/1)[Continguts per municipi \(/tagclouds/chunk/2\)](/tagclouds/chunk/2)[Avís legal \(http://www.diba.cat/avislegal\)](http://www.diba.cat/avislegal)[Contacte \(/formulari/contacte\)](/formulari/contacte)[RSS \(https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=\)](https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=)[https://www.facebook.com/Sosteniblecat-146513494888\)](https://www.facebook.com/Sosteniblecat-146513494888)[http://www.twitter.com/xarxasost\)](http://www.twitter.com/xarxasost)[http://youtube.com/xarxasost\)](http://youtube.com/xarxasost)[\(rss.xml\)](#)