

PARADIGMES D'UNA MOBILITAT SOSTENIBLE

"Conèixer la ciutat" i "anar i tornar a l'escola"

Joan Carles Sallas

Arquitecte urbanista, Associació per a la Promoció del Transport Públic - PTP

Introducció

Quan a nivell tècnic es parla de mobilitat sostenible es parla d'aspectes massa teòrics en relació a la quotidianitat, però si un dels criteris de valoració de la sostenibilitat tenim, el que ha fet més fortuna, és el de "llegar el món en millor estat per a les generacions venidores", en resum allò que volem per als nostres fills. Però la part implícita de l'afirmació també es clau, "Però i quan ho volem millorar per als nostres fills?", quan siguin nens, quan ells siguin pares i mares o quan siguin avis i àvies. Sembla que hem de començar a treballar quan són nens, i el millor camí en mobilitat és ara al dret de "Conèixer la ciutat" i "anar i tornar a l'escola" de forma sostenible.

La manca d'idees fortes sobre la mobilitat sostenible respecte altres problemes ambientals preocupa des del voluntarisme ambiental. Els problemes creixents del medi ambient associat a la mobilitat no permeten canvis substancials en la societat: ni voluntaris, ni generacionals, ni pràctics. I comencem la casa per la teulada sense actuar en les arrels del problema: els necessaris canvis socials de paradigma.

Manca d'idees fortes sobre la mobilitat sostenible

Voldria doncs insistir sobre aquesta manca d'idees fortes sobre la mobilitat sostenible i la ciutat, en un context d'un món globalitzat on el dret a la mobilitat és tan important com el dret a la llibertat a la informació, a l'educació, a la sanitat i també a l'habitatge per a tothom.

- La sostenibilitat ha de garantir el dret a la mobilitat. La mobilitat és un factor d'igualtat, de cohesió, de barreja social, de coneixement i d'aprenentatges.

- La mobilitat sostenible ha de ser segura, la seguretat en la mobilitat ha de ser dels primers requeriments. La mobilitat està sent un dels principals elements de debilitat de les societats modernes associat, a l'accidentalitat.

La mobilitat sostenible és la mobilitat quotidiana i no només la mobilitat obligada. La mobilitat o és complexa o no és més rellevant que la mobilitat de la supervivència, per tant la mobilitat quotidiana és l'itinerari de la realitat complexa de les societats actuals.

La mobilitat sostenible és acostar la ciutat a la gent, treballar la proximitat amb l'urbanisme i el model de ciutat. L'excés de distància de la mobilitat en relació a l'activitat que fem és producte de les disfuncions de la ciutat i societat actual, de fer més a prop o de forma subsidiària allò que és més elemental, i assumir un viatge més llarg per a les activitats més singulars i atractives.

La ciutat tradicional amb un centre únic era molt sostenible, les noves ciutats amb més d'un centre urbà han de tenir linealitat, continuïtat i polaritat. En termes d'urbanisme clàssic la ciutat tradicional era molt criticada des de l'anàlisi de les rendes de propietat i del discurs de la localització, però en termes de mobilitat la ciutat tradicional, amb les seves apostes pel transport públic i la concentració d'equipaments centrals oferia un espai comú molt accessible per compartir en termes de societat, que ara en la societat global es dispersa i només des del coneixement i informació es pot tornar a focalitzar.

En la transició vers una societat sostenible en la mobilitat, el vehicle més consolidat ha de finançar els altres mitjans de transport, ha de finançar aquells que no poden elegir portar vehicles. Aquesta paradoxa que és la base de tots els altres serveis universals de la societat del benestar que mai es plantegen en termes de gratuïtat igual a mal ús, en el transport i la mobilitat es fa el discurs de l'abús, que és una gran falsedat perquè la gent no es mou sinó és per obligació o interès, la mobilitat no és una finalitat en si mateixa sinó un mitjà per accedir a altres recursos.

S'ha de subvencionar tots els períodes pre i postlaborals en la mobilitat, igual que en la societat o en la família els sous i rendes financen, en una ciutat el conjunt de la societat i els usuaris amb dret i ús del vehicle han



de finançar aquells que no poden o fins i tot no el volen usar. I aquests termes s'han de treure del discurs del finançament familiar, un dret de ciutadania no depèn de la família que t'ha tocat en sort, sinó dels teus drets a sobreposar-te al teu entorn familiar i tenir el dret de progressar amb cohesió social.

Els infants, joves, gent amb minusvalidesa i gent gran haurien de ser els grans beneficiaris de la "família" dels recursos de la mobilitat de la societat. Però indirectament aquests recursos directes a aquests col·lectius actuen en dos factors indirectes positius sobre el conjunt de la mobilitat; l'augment de recursos indirectes permet un augment del servei que no va relacionat linealment amb un augment de viatgers, cosa que beneficia tots els paràmetres del servei públic, per altra banda, la millora competitiva del servei públic facilita el traspàs d'usuaris del vehicle privat al transport col·lectiu.

Diagnosi d'una ciutat imperfecte en l'espai públic i en l'accessibilitat

La ciutat està més acabada que mai en termes d'espai físic, la ciutat no es deixa a mitges, sempre s'urbanitza i es completa respecte èpoques passades on els solars i els espais buits eren el "p" de cada dia". Però això no la fa més justa, deixa menys espais a les demandes veïnals i als nous col·lectius, ja que tot té el seu destí, i no hi ha marges per als canvis i per a l'apropiació social dels espais. Per tant en termes de ciutadà normal la ciutat és molt imperfecta, perquè molts col·lectius la viuen injustament, com si no poguessin opinar o participar sobre el seu futur.

Alguns exemples d'aquesta alienació quant a la ciutat governada són algunes de les reaccions socials més quotidianes:

- **Actuar reactivament com a joves** mitjançant "grafittis artístics" els progressistes i lliberals anarquistes, i "els grafittis marca", els conservadors o de la por i de la marca de territori; l'augment de carrers que no permeten conivir,

- **Viure en un espai urbà pensat per als grans i al servei del cotxe** que circula, aparca bé o malament i carrega i descarrega; les places de la ciutat que actuen com una àrea de "reserva" infantil i per a nens, avis i animals de companyia davant la selva o jungla de la ciutat; **una ciutat per mirar però que no es pot tocar** on la gespa i els arbres de les places de la ciutat estan protegits; **la vorera no és un espai protegit o envaït**, encara trobem molts carrers envaïts en les voreres per cotxes mal aparcats.

- **Els carrers per a vianants només en els centres urbans comercials** i no en els barris i per tant són carrers escenari o teatrals no són carrer de joc i convivència; **passos de via-**

nants sense prioritat de pas per als vianants, aquesta prioritat no és ni jurídica, ni física ni real i es materialitza en el temps d'espera dels semàfors pensats per als cotxes.

- **Tenir autobusos atrapats en cues** amb una fàcil radiografia dels seus usuaris: dones, immigrants, avis, joves i nens, que com a col·lectius no pesen en la presa de decisions, i actuen com la quota social de la mobilitat.

- **Acceptar tenir infants i joves amb bicicletes a la ciutat fent esport d'aventura** urbana pels carrers i les voreres, sense cap dret a les seves necessitats de mobilitat i els exigim un compliment del codi de circulació que no complim ni com a vianants massivament, ni com a conductors de cotxe, molt més perillosament.

- **Un món de motos que gestionen la rebel·lia juvenil del consum sense control de soroll** i accidentalitat, unes motos aparcades a qualsevol indret i vorera, sense espais restringits al seu pas en els centres històrics i en les proximitats als centres escolars.

- **Una ciutat de vianants insumisos** que es viu naturalment, que travessen per qualsevol indret i sense esperar els semàfors inacabables de més d'un minut de duració, que no respecten per creuar les travessies dels carrers. Aquesta ciutat insumisa s'acaba quan la ciutat és més gran i el mar de cotxes i els carrers grans de més de 20 metres d'amplada ho inunden tot.

- **Finalment, els centres educatius i culturals que haurien d'estar més sensibilitzats** per apropiat-se de la ciutat, les llars d'infants, les escoles i els instituts, resten tancats i aïllats amb tanques metal·liques amb pro de la seguretat, l'obligatorietat i el compliment d'horaris, amb l'objectiu que els nens no s'escapin, no els "raptin" i per altra banda, només es consciencien de la mobilitat quan estan envoltats d'un "txapapote" de cotxes de pares i mares a la sortida escolar.

Les escoles no actuen com **un paisatge d'urbanitat ni paradís de la mobilitat** sinó al contrari, com la mostra de la selva urbana, formada per "cavalls de ferro" i cotxes amb nens atrapats a dins com si fossin presons-bombolla de vidre amb direcció a nous destins que ells no assumeixen, valoren, etc., on és la ciutat dels infants d'en Tonuzzi.

Algunes conclusions descoratjadores

Podem afirmar que tot i que l'escola és l'activitat més globalitzada del món, la que més podem compartir amb el conjunt de pobles i ciutats del món, el camí que portem no ens anima a pensar en termes de canvi de paradigma:

- **Els nens han perdut la llibertat d'anar i tornar de l'escola**, la seva activitat de mobilitat quotidiana, i potser l'assignatura diària que



dura més temps, entre 1 i 3 hores diàries de moure's per la ciutat i el territori.

- Sota els **conceptes falsos de seguretat ciutadana i seguretat vial** es prohibeix als nens anar sols per la ciutat "insegura" mentre se'ls deixa moure, navegar i viure lliurement per Internet o televisió.

- Fins que els infants i grans no aconseguixin considerar el carrer i el transport públic com un espai propi de joc, educació i experiència, fins que els joves no s'hi enamorin, fins que els grans no desitgin una vellesa per moure's de nou, etc., no trencarem la dinàmica social "suïcida" de la propietat casa-ordinador-TV, del mama-papa-cotxe, jove-aprovat-moto, i jove-independent cotxe, etc., que construeix una societat autoconsumista.

Alguns desitjos globals de la mobilitat

Sembla que el canvi de paradigma s'ha de fomentar amb fixar alguns drets bàsics i actituds ciutadanes bàsiques:

- **Garantir en una societat sostenible el dret a la mobilitat** igual que es fa amb el dret a l'educació, sanitat i habitatge entre altres.

- **Modificar l'actual món de la mobilitat intervenint**, ja que és el món més liberalitzat i globalitzat. Fer-ho sense massa intervencionisme públic, ja que està fomentat per una agressiu món de consumisme, publicitat, multinacionals del carburant, i sense valoració social i ambiental dels costos del vehicle i de la seva rendibilitat i amortització real.

- **Plantejar un nou model de finançament del transport col·lectiu** en favor de les minories, que hauria d'afavorir i d'augmentar el nivell de servei del conjunt dels usuaris i la seva competitivitat de temps, velocitat de servei i freqüències a partir d'establir la gratuïtat per a infants (0-12 anys) i gent amb ingressos de pensions mínimes, la subvenció per a joves, avis i persones amb disminució (50%) i/o manca d'integració social.

- **Assumir una proposta interactiva des del món de l'ensenyament i els governs locals** de districtes i pobles, que inclogui des dels cursos i permisos de mobilitat, fins als bitllets i carnets de bus, els "bonos" per a la compra de bicicletes i el coneixement del barri i les seves activitats i recursos.



