



EL MODEL DE BARCELONA

Ponent: Josep Graells

DOCUMENT DE TREBALL-

Faes dona a conèixer les opinions expressades en els documents de treball, amb independència que les comparteixi o no

MODEL DE CIUTAT

A vegades és fàcil parlar de ciutat, i de model de ciutat, de manera abstracta. Això permet moltes divagacions. Es pot dir moltes coses sense realment dir res. No n'hi ha prou en dir que volem una ciutat sostenible, culta, europea, moderna, amb un bon nivell de vida per als seus ciutadans. Ens cal concreció. I abans de concretar cal fer una reflexió profunda sobre quin ha de ser la idea que tenim de ciutat.

I per fer una reflexió a fons, el que ens cal són dues coses: tenir la ment oberta i un esperit pràctic.

Hem de tenir la ment oberta per analitzar fredament i saber valorar totes les noves aportacions que es facin. La ciutat l'han anat fent a través de generacions i generacions, de segles i cultures, les persones que hi habiten. I cada generació hi ha aportat precisament allò que més li ha convingut. I si fa un segle i mig l'objectiu d'enderrocar les muralles i eixamplar la ciutat era vital, aquella idea d'un segle i mig endarrera avui no ha de ser pas necessàriament el nostre referent.

Quina ha de ser, doncs, l'aportació que fem els homes i dones de començament del segle XXI a la ciutat de Barcelona?

Doncs ha de ser un model de ciutat on s'hi pugui viure i treballar. I, a la vegada, que la ciutat sigui un motor financer, econòmic i turístic de primer ordre del nostre país. I per poder-hi viure cal habitatges dignes, confortables, ja siguin de propietat o de lloguer, accessibles a la població. I per poder-hi treballar calen espais de primer ordre, homologables a les *citys* de les principals ciutats del món i, al mateix temps, hi ha d'haver espais colindants on les iniciatives i les oportunitats hi tinguin cabuda, sobretot on es potenciï la iniciativa dels emprenedors.

Cal, però, tenir un referent clar: la ciutat la construeix la gent, les persones. La funció de l'Administració és canalitzar les iniciatives i l'empenta de la societat civil. Cal deixar molt clar que les ciutats no les creen les administracions. Les administracions posen els paràmetres per evitar el desordre, i han de garantir la prestació dels serveis bàsics i públics, la qual cosa no sempre vol dir que s'hagin de prestar de manera directa per part de l'Administració. Però això ja seria objecte d'un altre debat.

Si només fes les afirmacions anteriors, també es podria dir que estic divagant. Per això concretaré molt més com s'ha d'arribar a dur a terme aquest model de ciutat per a la Barcelona del segle XXI.

En primer lloc, cal fer una zonificació dels àmbits d'exercici dels usos del sòl. Hem de tenir clar què volem fer-hi i on volem fer-ho. Això no vol dir limitar un ús exclusiu a cada zona, ni molt menys. Per tant, doncs, ens hem de preguntar en primer lloc.... a Barcelona li convé una política que potenciï la indústria dins el seu terme municipal, ni que sigui indústria de noves tecnologies, o bé s'ha de convertir en una ciutat més residencial, de negocis i turística? És a dir, en una ciutat de prestació de serveis. No podem dissenyar la ciutat pensant en models romàntics. Per exemple, és actual i realista el disseny del 22@? En el 22@ no s'ha estat prou valent: s'havia de tenir clar que allí ja no podia perviure la indústria. No hi ha hagut valentia política, i s'ha dissenyat un fals model on conviu la indústria amb l'habitatge. I com que això no pot funcionar, s'ha anat revisant i, poc a poc, es va incrementant l'ús d'habitatge. Això ha generat un gran desapropietament del sòl. I no només del sòl sinó de la capacitat de Barcelona per adaptar-se, modernitzar-se i mantenir la competitivitat. Només cal passejar-se un dissabte al dematí per tota la zona del 22@ per fer aquesta constatació.

Evidentment, la planificació de la ciutat, només centrada en ella mateixa, no és viable de cap manera. A finals de la dècada dels vuitanta del segle passat es va impulsar el primer Pla Estratègic Metropolità de Barcelona. El darrer, el tercer Pla Estratègic, data de febrer de 2002. Tots ells tenen una visió comuna: tractar la conurbació de Barcelona de manera conjunta. I també incideixen de manera tangencial en la resta de Catalunya.

Aquesta darrera reflexió és essencial. Un model de ciutat clar significa també una idea precisa de país, amb un equilibri interterritorial sostenible. Així doncs, i centrant-nos en Barcelona, la indústria hauria de sortir fora de la ciutat. Ja sigui en una primera corona metropolitana, o fins i tot a zones de la Catalunya interior. La ciutat s'ha de dedicar a altres activitats amb un valor afegit que la indústria, per ella mateixa, no dona.

En efecte, la ciutat de Barcelona té un terme municipal reduïdíssim, si el comparem amb altres grans ciutats europees, i no ens podem permetre malbaratar el sòl. Una cosa és que a Barcelona s'hi concentri la direcció de totes les empreses grans i mitjanes de la seva zona d'influència, i una altra cosa és que aquestes empreses ocupin un espai físic relativament important dins del mateix terme municipal.

No ens ha de fer por dir que els treballadors d'empreses tècniques hauran d'anar a treballar fora de la ciutat, si disposem de mitjans de transports públics ràpids i àgils que permetin que aquests desplaçaments es facin en un temps raonable. Aquest punt el desenvoluparem més tard.

El mateix passa amb les infraestructures bàsiques que afecten la ciutat. Per exemple, en el sistema aeroportuari. Si ens fixem en altres països del nostre entorn, com ara Anglaterra, els aeroports que donen servei a Londres i la seva àrea metropolitana estan ubicats a una distància del

centre que és superior de la que hi pugui haver entre Girona i el centre de Barcelona o entre Reus i el centre de Barcelona. O fins i tot entre la Segarra o l'Anoia i el centre de Barcelona. Per tant, doncs, si hi ha una bona comunicació i els accessos es poden fer en un temps prudencial, el fet d'escampar certs equipaments fora de la ciutat ajuda a reequilibrar el territori.

Bé, tornem a la nostra argumentació: una vegada hem pensat i repensat com ha de ser Barcelona, entenem que a Barcelona hi ha de conviure els ciutadans i una activitat comercial i de negocis destacada. Però no de manera escampada per tota la ciutat. Això no vol pas dir que als barris no hi hagi d'haver botigues, evidentment. Però serà més rendible i aprofitable que certes activitats es concentrin en àrees determinades per facilitar el mateix negoci. Per exemple, si les joieries es concentren bàsicament en dos o tres carrers centrals de la ciutat, facilitarà molt més el negoci dels propis comerciants i serà molt més còmode pels clients, que no pas si hi ha unes quantes joieries escampades per cada barri de Barcelona.

Fixem-nos en altres grans ciutats: moltes d'elles tenen una zona concreta on es desenvolupen els negocis, el cor financer de la ciutat. I aquest cor financer, precisament perquè sigui efectiu, s'ha de concentrar en una àrea relativament reduïda. Per tant, doncs, hauríem de començar per delimitar el cor financer de la ciutat.

Una proposta seria delimitar-lo de la manera següent: al nord, limitaria amb l'avinguda de la Diagonal; al sud, amb la franja marítima; a l'est, amb el passeig de Sant Joan i a l'oest amb el carrer de Balmes.

Dins d'aquesta àrea n'hauríem d'excloure Ciutat Vella, la qual, per la seva tipologia, mereixeria un tractament a part. Té un valor cultural i històric evident, i caldria una política de protecció especial. En aquell barri hi hauria d'haver bàsicament comerç de qualitat i s'hauria de

mantenir tal com està actualment, sense perjudici que es fes una rehabilitació integral. I rehabilitació integral no vol dir només rentar la cara a un edifici si aquest no compleix uns paràmetres mínims. Per exemple, és una gran barbaritat autoritzar la rehabilitació d'edificis amb unes façanes reduïdíssimes, de potser només cinc metres, contemplant aïlladament l'edifici. Això s'hauria de fer de manera diferent: s'hauria de contemplar no només un edifici aïllat sinó dos o tres edificis colindants, i aleshores, tot respectant les façanes i els elements exteriors, internament s'aconseguiria pisos amb paràmetres de qualitat. I rehabilitar tampoc vol dir fer polítiques agressives d'esponjament de Ciutat Vella, com ara la nova rambla del Raval. Aquesta actuació ha estat una gran ferida per al barri. Ha desestructurat els habitatges i els carrers que hi conflueixen. S'hauria pogut aconseguir efectes positius si en lloc d'una actuació tan agressiva s'hagués previst altres actuacions, com ara regular més estrictament les alçades dels edificis, preveure patis de ventilació adequats, i fins i tot fer petites zones d'esponjament consistents en alguna plaça obtinguda per l'enderroc d'algun edifici aïllat.

Què s'hi hauria de fer a la resta de la ciutat? En primer lloc, s'hauria d'establir quins edificis o zones són dignes de protecció especial, i caldria mantenir-los i conservar-los. És evident que cal mantenir protegit part de l'eixample, però realment hi ha illes que estan degradadíssimes i ja no tenen cap mena de valor arquitectònic. I el mateix s'hauria de fer amb altres zones de la ciutat que mereixen un respecte especial.

Potser l'afirmació de que no tot s'ha de deixar tal com està podrà inquietar algú. Hi ha persones que són partidàries de l'immobilisme. Fins i tot de l'immobilisme dels desastres arquitectònics fets a la dècada dels seixanta. Si sempre s'hagués pensat així, Barcelona encara estaria dins les muralles. És clar que hi ha elements arquitectònics de valor indubtable. Aquests no només tenen valor per llegar a les generacions

que vindran més tard sinó que són un reclam turístic de primer ordre. Però no tota la ciutat de Barcelona és tan “guapa” com a vegades se’ns vol fer creure. I precisament en aquestes zones grises és on hi hauria d’haver una reestructuració a fons. S’hauria de repensar molts barris.

Bé, si recapacitem el que hem dit fins ara, ens adonem que tampoc hem fet cap aportació essencial: ens hem limitat a pensar en veu alta com hauria de ser la ciutat i quins grans principis orientadors s’haurien de seguir.

Concretem una mica més.

Un dels elements que tothom remarca és el de la sostenibilitat. Barcelona ha de ser sostenible. I sostenible vol dir, en poques paraules que funcioni bé: que tothom que hi viu i hi treballa ho pugui fer de forma digna, amb expectatives, i sense que això representi un esforç econòmic insuportable. I perquè sigui sostenible cal un element molt important: més persones. Doncs sí, més persones. No es tracta de reduir el nombre d’habitants. Al contrari, es tracta de densificar la ciutat. Com més habitatns hi haurà, més vida i més negoci a la ciutat. Això no vol dir agafar els pisos que hi ha i partir-los en dos o tres. Això no és densificar: això és especular i degradar la ciutat. Si la situació continua com fins ara, és a dir, si no s’hi fa res, a Barcelona hi podran viure uns quants privilegiats, i la resta de persones que avui hi resideixen s’hauran de traslladar a l’àrea metropolitana o fins i tot a comarques més allunyades.

Creixement i densificació, sí. Però política especulativa, no. No es tracta de tornar a caure en el parany del creixement insostenible i inhumà en certs aspectes que es va donar als anys seixanta i setanta del segle passat, ni en especular amb el sòl que existeix avui, sinó que cal crear més sòl dins de la ciutat.

Com s'hauria de dur a terme, doncs?

Barcelona només pot créixer en vertical. Però si ho fa amb un control rígid i amb criteris racionals, es pot aconseguir una ciutat que respecti la seva història, on la gent hi visqui i hi treballi amb condicions dignes i expectatives raonables, i una ciutat moderna que pensa en com vol viure la gent en el futur. I aquí hi tenen molt a dir els ciutadans i els poders públics. L'Administració pública hauria de fixar grans àrees d'actuació. Seria una mica com delimitar un cert nombre de barris. I cadascun hauria de tenir un tractament especial: n'hi hauria que es mantindrien més o menys, i n'hi hauria que desapareixerien sense contemplacions. I en cada zona assignada, l'edificabilitat que es guanyés hauria d'estar al servei públic. Això no vol dir que l'Administració faci reserves de sòl gestionades públicament, sinó que l'Administració pugui controlar el desenvolupament d'aquest sòl, afavorint i limitant els usos i les contrapartides, en funció de les necessitats de la ciutat. Així, si es fixa una zona l'àmbit del qual sigui, per exemple, una illa degradada de l'eixample, en aquesta zona s'hi pot fer un gran gratacels. De quina alçada? Doncs això dependria del que els tècnics consideressin viable. Però no ens hauria de fer por pensar en edificis de cinquanta o setanta plantes. Qui dubtaria del fet que si hi ha un increment de deu mil persones en un barri això repercuteix positivament en tots els comerços de la zona? Qui dubtaria del fet que si al mig de l'eixample s'hi incrementa 500.000 metres de sostre extra destinat a habitatges de lloguer per a gent jove, que l'Administració cedeixi a fons d'inversió i gestores en règim de concessió a un termini de 50 o 70 anys, això repercutís positivament en el no creixement o abaratiment dels preus de l'habitatge?

Com que en aquella zona l'edificabilitat és relativament baixa, de sobte l'Administració passaria a tenir un percentatge altíssim d'aquesta nova edificabilitat: potser més del 90% i tot. I aquesta nova edificabilitat

pública, el cost de la qual és zero per l'Administració, podria ser l'element clau per una rebaixa essencial en el preu dels pisos.

Torno a insistir: no es tracta de fer barbaritats, entenent com a barbaritats la construcció d'edificis insalubres, sense llum, on les persones viuen de qualsevol manera, sense zones verdes i d'esbarjo a l'entorn. Es tracta d'aconseguir qualitat de vida no només en els nous edificis sinó en tot l'entorn. Això ha de permetre al mateix temps una gestió de tots els serveis de proximitat molt més racional.

L'Administració té les eines per poder actuar amb eficàcia, si hi ha la voluntat política de fer-ho. Per això hauria de fixar els paràmetres bàsics de cada àmbit: ja sigui un barri, un carrer, una illa de cases.... i deixar en mans de la iniciativa privada el desenvolupar cada àmbit, amb el benentès que tota la plusvàlua generada per l'excés d'edificabilitat seria de titularitat pública, i permetria fer una política social molt eficient. I això sense cap cost per a l'Administració. En tot cas, ha de servir per prestar un servei públic compatible amb que qui gestioni aquest servei públic en pugui obtenir una rendibilitat o un profit raonable.

Més ben dit, no només no s'hi hauria de posar un sol cèntim públic, sinó que suposaria un gran estalvi en polítiques de subvencions per a adquisició i rehabilitació d'habitatge. Ja no es tracta de posar-hi diners, sinó de deixar de subvencionar rehabilitacions d'edificis i barris que realment estan en estat deplorable. La transformació del sector seria radical, i sense cap cost per a l'Administració pública. En tot cas, els costos que li poguessin repercutir per les despeses d'urbanització i de construcció els podria compensar amb escreix amb una petita part de la nova edificabilitat pública obtinguda.

Posem un parell d'exemples pràctics: el primer: la zona de vies darrera l'estació de França i al costat del parc de la Ciutadella. Precisament en

aquella zona, si es fes un soterrament de les vies, s'aconseguiria alliberar força espai. Imaginem per un moment que allí hi fem un edifici gran, amb una base equivalent a una illa de l'eixample (10.000 m²) Imaginem que aquesta estructura tingués una alçada de vuitanta plantes, i l'aprofitament fos del 50% de la base. L'edificabilitat obtinguda seria de 400.000 m² de sostre. Això equival a 4.000 pisos de 100 m² cadascun. Si tenim en compte que actualment avui a Barcelona el preu del sòl repercuteix en el 75% del cost total de l'obra, el cost de la construcció representaria el 30% del que avui val un habitatge de 100 m². I això gestionat mitjançant una concessió administrativa a un consorci amb caixes d'estalvis, fons d'inversió i gestores privades, faria una operació financera i immobiliària sostenible econòmicament i força interessant per als inversors. Estem parlant de constituir un dret de superfície per 50 o 70 anys sobre un sòl que mai deixaria de ser públic, i l'edificació que es fes sobre el mateix revertiria a l'Administració una vegada transcorregut el termini pactat. L'operació pot sostenir fins i tot el pagament d'una part de les infraestructures de serveis de proximitat de la zona colindant.

Posem un segon exemple, en una zona on calgués intervenir i enderrocar habitatges existents. Evidentment, aleshores hi hauria com a cost afegit el preu de les indemnitzacions per als propietaris dels edificis existents. Fixem-nos per un moment en un barri emblemàtic, com pugui ser la Barceloneta. Aquest barri que podem associar-lo a una activitat lúdica, realment té un aspecte ben fosc: una tercera part dels habitatges no arriben als 30 m². Hi viu en tot el barri 15.000 persones, bona part d'ells en condicions extremes. Si es fes desaparèixer el barri, tota la població es podria encabir sense problema en dos edificis emblemàtics. Si se n'hi fes només quatre, i la resta quedés com a zona enjardinada i de parc públic, el barri passaria de ser un barri degradat a un barri de moda i de futur on tothom veu el mar. És incorrecta la idea de que l'habitatge de protecció oficial ha de ser un habitatge de poca qualitat. Aquesta idea està estesa, ja que tothom associa protecció

oficial amb compravenda d'habitatge. Però si parlem de lloguer, la cosa canvia. Del que es tracta es de fer un edifici digne, on s'hi pugui viure amb comoditat. I hi ha prou edificabilitat addicional perquè l'Administració fixi criteris rigorosos de qualitat per a la part d'habitatge de protecció que s'obtingui d'aquesta edificabilitat addicional.

Deixeu que faci una reflexió sobre l'habitatge de protecció oficial. A Barcelona ha de desaparèixer els habitatges de protecció oficial destinats a la venda. Generen a la pràctica moltes situacions d'injustícia, ja que aquests habitatges es venen en un moment determinat de la vida de la persona, i es tenen en compte les circumstàncies econòmiques d'aquell moment. I al poc temps, poden canviar aquestes circumstàncies, i la situació esdevé irreversible. Amb l'agreujant que als pocs anys aquest habitatge que s'ha aconseguit per un preu radicalment per sota del preu de mercat pot entrar al mercat lliure, cosa que suposa una forta plusvàlua per al propietari. A més a més, les qualitats dels habitatges de protecció oficial són sempre qualitats baixes. Hem d'aconseguir que no sigui rendible per a ningú fer habitatges de poca qualitat.

Hi ha barris on cal una actuació molt a fons per dignificar-los, i per millorar la qualitat de vida dels ciutadans. I no només els barris que varen néixer i créixer de manera desmesurada la dècada dels seixanta, sinó també altres barris històrics, com ara Sants. I també la zona de Collblanc, fronterera amb l'Hospitalet de Llobregat, que ha sofert una degradació molt ràpida. Aquestes zones, no massa densificades, serien susceptibles d'una transformació radical i efectiva.

Més d'un potser dirà.... de què ens serveix una ciutat més atapeïda si realment no ens podem moure ja tal com estem ara? Si la xarxa d'autobusos funciona fatal, si les xarxes de metro són insuficients, si els taxis són cars, si és difícil trobar aparcament al centre.....

Bé, hem dit abans que el que s'hauria de pretendre és augmentar la qualitat de vida dels ciutadans. Sens dubte, la qualitat de vida millora quan una persona es pot desplaçar en un termini breu i amb comoditat des de casa a la feina, o a l'escola.... I per això cal potenciar sense cap mena de dubte el transport públic. Cal un canvi de mentalitat: l'automòbil privat ha de desaparèixer del centre de la ciutat. Els carrers han d'estar invaïts d'autobusos i de taxis. I la xarxa subterrània de metro ha de ser eficient.

Tot seguit farem una reflexió sobre el transport públic i la ciutat. Dividirem aquest apartat en sis punts:

- Xarxa de metro
- Autobusos, carril bus i carril bici
- Taxi
- Tren de rodalia
- Tramvia
- Aparcament públic i accessos a Barcelona

Xarxa de metro

La previsió de la xarxa de metro per a la ciutat de Barcelona i la seva àrea metropolitana preveu a curt i mitjà termini una forta inversió en aquesta infraestructura de transport públic. De tota manera, queda molt lluny de les previsions d'altres ciutats del mateix potencial, com ara Madrid.

Actualment les obres principals que es duen a terme són el perllongament de la línia 5, fins al Carmel, la Teixonera, el Coll i Vallcarca, que a més d'arribar a una zona d'alta densitat de població connectarà amb la línia 3. I també la nova línia 9, de 41 kms de

longitud, que connectarà els municipis del nord del Barcelonès amb el Prat, el ZAL, el port i l'aeroport de Barcelona.

Pel que fa a la línia 5, i després dels incidents del Carmel, la previsió d'entrada en servei d'aquell tram s'ha endarrerit des del primer semestre de 2006 previst fins a mitjans de 2007 com a mínim. Pel que fa a la línia 9, quina previsió inicial era entrar en servei el 2004, actualment hi ha una previsió del 2007, ja que tots els trams i estacions estan endarrerits en relació amb la data planificada.

El metro és possiblement el transport públic més ràpid, segur i ecològic. Ràpid pel fet que durant el seu trajecte manté una velocitat constant, sense semàfors ni interrupcions. Segur pel fet que transporta cada dia desenes de milers de persones i l'índex d'accidentalitat és baixíssim. No només no hi ha atropellaments sinó que tampoc hi ha col·lisions pel fet que es desplaça per vies fixes i en una única direcció. I és ecològic perquè funciona amb energia elèctrica i no desprèn a l'exterior contaminants que si produeixen els automòbils.

Ara bé, si es prenguessin algunes mesures correctores potser es podria escurçar sensiblement la distància entre alguns trajectes, sobretot els de llarg recorregut. A aquest efecte, interessaria l'estudi de la possibilitat de dissenyar línies de metro amb molt poques estacions, i connectades amb els principals intercanviadors, cosa que faria que anar d'un extrem de la ciutat a un altre fos cosa de pocs minuts. Així, per exemple, si partim d'una línia que s'inicia i té correspondència amb l'estació de Zona Universitària, podria tenir una segona estació a la pl. de Francesc Macià, una tercera a Passeig de Gràcia, una quarta a Glòries i una cinquena a Ciutadella-Vila Olímpica.

Autobusos, carril bus i carril bici

Pel que fa a la xarxa d'autobusos, cal fer una sèrie de consideracions: l'autobús pot ser un bon mitjà de transport per a trajectes curts, sobretot per als trajectes en els barris i zones on hi ha dificultat d'accedir-hi amb metro. Ara bé, tot el que sigui fomentar el trànsit rodat s'ha de mirar amb precaució.

I això per diversos motius: no només ecològics, per evitar una contaminació creixent, sinó també de congestió del trànsit i de seguretat.

Darrerament, tot i que encara en fase experimental, es van substituint alguns dels autobusos normals per altres que funcionen amb gas. Des d'un punt de vista ecològic pot ser una solució.

Per facilitar en la mesura del possible la comoditat i rapidesa dels desplaçaments en autobús, és requisit indispensable que els trajectes siguin ràpids i còmodes. I això passa per una renovació de la xarxa d'autobús, i també per ampliar les carrils d'ús exclusiu de bus i taxi.

Si fem una comparació entre el metro i el bus, al nostre parer és més avantatjós el metro, pels motius indicats anteriorment: rapidesa en els trajectes i no emissió de contaminants a l'atmosfera. Ara bé, quan no sigui viable l'opció del metro, cal que l'alternativa de l'autobús sigui efectiva.

Això ha d'anar lligat a mesures de reordenació del trànsit rodat a la superfície. I actualment hi ha dos elements a considerar: el carril bus i el carril bici.

Pel que fa al carril bus, aquest s'hauria d'ampliar notablement. I no només un únic carril per via principal de comunicació, sinó, si fos necessari, més d'un carril. Cal que la fluïdesa del transport públic sigui màxima. Actualment els autobusos circulen a una mitjana de 12,7

Km/h, i amb la nova política de control del carril bus es pretén arribar a una velocitat de 14 Km/h. Si la freqüència augmentés als 30Km/h el temps dels trajectes es reduiria de manera notable. Això, unit a un augment raonable de les freqüències de servei, faria fàcil el desplaçament per la ciutat.

I pel que fa als carrils bici cal fer una sèrie d'objeccions, més aviat de caire negatiu. Amb això no es vol pas dir que sigui raonable desplaçar-se de manera natural en bicicleta. Fins i tot des d'un punt de vista de foment de l'esport és lloable aquesta iniciativa. Però hi ha zones i barris on les bicicletes poden conviure amb fluïdesa i seguretat amb els vianants i els automòbils, i altres on la convivència resulta difícil i perillosa per als ciclistes. En trajectes per zones de vianants i sense trànsit rodat o amb molt poc trànsit rodat, per exemple, a Ciutat Vella, la bicicleta podria ser una bona alternativa. No només lúdica sinó per fer petits trajectes. Sobretot si els residents al barri treballen a la mateixa zona. Però si s'ha de fer un trajecte tot seguint grans eixos viaris, cal extremar la prudència, ja que pot produir-se fàcilment un accident. Actualment alguns ciclistes no observen les normes bàsiques de convivència i circulació. Alguns circulen de manera temerària. No és estrany veure a altes hores de la nit i a la matinada ciclistes que circulen amb bicicletes sense llum, sense reflectors, i amb els conductors conduint de manera arriscada, i sense portar roba reflectant. El fet de no observar aquests criteris de prudència pot portar conseqüències nefastes. Per tant, caldria una nova cultura de la bicicleta, amb una sensibilització per part dels usuaris de la mateixa. Diguin el que diguin alguns admiradors de la bicicleta, a Barcelona no hi ha tradició d'ús massiu d'aquell mitjà de transport. I això pot provocar ensurts als conductors i als vianants, que no pensen en el fet de trobar-se de manera sobtada aprop d'alguna bicicleta.

En tot cas, la circulació de les bicicletes s'hauria de fer a través del mateix carril bus, carril que servís a la vegada per als autobusos, els taxis, les bicicletes i els vehicles d'emergències.

Taxi

El sector del taxi és un sector en crisi a Barcelona. Però a la vegada és un sector amb importants deficiències estructurals en la seva regulació. D'una banda, ens trobem amb un sistema de llicències. Sistema que comporta fixar una quantitat màxima de llicències a partir de la qual no hi pot haver més operadors en el sector. I això comporta que la transmissió de les llicències es faci per imports realment molt importants. Fins i tot les diverses administracions públiques i els sindicats i agrupacions de taxistes han pactat una política de reducció de llicències per salvar el sector.

Aquesta política, al nostre entendre, és del tot nefasta. S'hauria d'anar a un sistema on no calgués altre requisit que el carnet professional adient per conduir un taxi, i donar-se d'alta a la llicència d'activitat corresponent. El control de l'administració hauria de ser en relació amb la qualitat dels vehicles en circulació (la normativa hauria de ser molt estricta pel que fa a la qualitat de servei, a l'antiguitat dels vehicles, a les inspeccions tècniques dels mateixos i a la fixació de les tarifes pel servei). Si cal, i per evitar tensions al sector, es podria indemnitzar d'alguna manera als actuals titulars de llicències pel fet de perdre els drets que els correspondria en un traspàs hipotètic.

Altres ciutats, com ara Nova York, que tenen una política del taxi molt més liberalitzada, aconsegueixen que aquest mitjà de transport sigui un mitjà d'ús massiu entre els usuaris.

Evidentment, la política del taxi ha d'anar acompanyada amb una política de reducció radical dels vehicles privats dins la ciutat. Si la

ciutat disposa de fluïdesa en els carrils de bus habilitats, i els trajectes en taxi són ràpids, suposa al mateix temps una doble comoditat: trajectes curts i reducció del cost del trajecte.

Tren de rodalia

La ciutat de Barcelona ha d'estar ben connectada amb la seva àrea d'influència mitjançant transport públic de qualitat, que ofereixi un servei ràpid, còmode i a un preu ajustat. I si a la ciutat el més raonable és l'ús del metro, a l'àrea d'influència de la ciutat s'hi hauria d'accedir amb tren de rodalia. El tren de rodalia hauria de tenir una freqüència semblant al metro, i hauria de possibilitar una connexió ràpida entre la xarxa de metro i el tren de rodalia. Actualment els Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya disposen de dues línies de rodalia: fins al Vallès, amb una bifurcació que arriba a Sabadell i a Terrassa, i al Baix Llobregat, que arriba fins a Igualada. La principal queixa seria la poca capacitat dels trens, les freqüències excessivament llargues en hores punta, que no permeten moure grans fluxos de població d'entrada i sortida de la ciutat de manera puntual, i la lentitud dels trajectes.

Perquè el tren de rodalia tingui èxit i faciliti l'accés massiu dels habitants de la zona metropolitana a Barcelona, cal també una bona connexió de les diverses estacions amb els barris respectius. Així, és del tot imprescindible que en els municipis per on hi passa una línia de tren de rodalia, hi hagi un servei d'autobús eficaç i ràpid per apropar els ciutadans des dels barris a l'estació, i després recollir-los de l'estació i retornar-los als barris propers. Si aquesta simbiosi funciona i els trajectes es fan amb comoditat i en un temps raonable, no caldrà de cap manera utilitzar els transport privat en els desplaçament fins a la capital.

Pel que fa a la rodalia de Renfe, caldria una remodelació integral de la xarxa, amb la finalitat de millorar el servei i aprofitar la capacitat. Hi ha

una indefinició molt gran en aquest aspecte perquè actualment encara no està definida l'entrada de l'AVE a Barcelona, i la remodelació de les vies fins a l'estació de Sants. Això fa que aquest problema no es pugui tractar de manera integral. D'altra banda també és interessant l'habilitació per a passatgers de la línia de mercaderies entre el Papiol i Mollet del Vallès.

La nova línia 12 dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya permetrà connectar Sarrià, Esplugues, Sant Boi i Castelldefels, i l'intercanvi a l'estació de Sarrià amb les línies L9 i el metro del Valès, així com amb la línia Llobregat-Anoia (a l'estació de Molí Nou) i Renfe (A Gavà o Castelldefels). La previsió inicial d'entrada en servei era el 2008, però atesos els retards, no es pot esperar la seva finalització abans del 2012.

Tramvia

L'opinió pública va ser determinant per eliminar els tramvies de Barcelona. Eren obsolets, i causa constant d'accidents. El tramvia ja formava part de la història de la ciutat quan a algú se li va acudir revitalitzar aquest sistema de transport públic. I amb caràcter general, no és ni el més apte ni el més eficaç per a la ciutat.

Només per enumerar-los els inconvenients del tramvia es centrarien en tres aspectes: rapidesa, seguretat i capacitat. Pel que fa a la rapidesa, i tenint en compte que el tramvia circula per la superfície, s'ha d'aturar necessàriament en els semàfors. De la mateixa manera que els autobusos. De fet, és com un autobús gran. Però amb uns defectes addicionals. Si un autobús té una incidència, el conductor pot reaccionar i esquivar un obstacle, apartant-se del trajecte. En el cas del tramvia, si no frena a temps, col·lideix amb l'obstacle perquè el conductor no pot variar la trajectòria del vehicle. I el tema de la capacitat també s'ha de tenir en compte. El tramvia és un "autobús

gran”, res comparable amb un comboi de metro. I com a mitjà de transport massiu, no serveix. Per això, el tramvia s’hauria de limitar a un ús lúdic o testimonial, però no s’hauria de considerar mai com a veritable alternativa al transport massiu de passatgers.

Aparcament públic i accessos a Barcelona

Actualment no hi ha cap mena de limitació a l’ús del transport privat. Es pot arribar en cotxe fins al mateix cor de Barcelona. I les conseqüències d’això són greus, i cada vegada pitjors: embussos continus, pèrdua de temps, nerviosisme, contaminació atmosfèrica... en definitiva, col·lapse de la ciutat a les hores punta. A això cal afegir el preu no pas barat del preu per hora d’estacionament als aparcaments del centre de la ciutat. Fins i tot, moltes vegades hi ha saturació de vehicles atesa la manca de disponibilitat de places d’aparcament en hores puntuals.

Davant d’això cal prendre mesures del tot radicals. La mesura principal seria, d’una banda, reduir el nombre de carrils per a ús de vehicles privats en les grans xarxes d’accés a la ciutat. Convertir en carril bus grans extensions d’avingudes i autopistes per facilitar de manera ràpida i còmoda els desplaçaments amb bus o taxi.

Això, però, serà del tot utòpic si no es troba una solució per al gran nombre de desplaçaments diaris que hi ha cada dia tant d’accés com de sortida de Barcelona en les hores punta.

Amb la mesura de promoció del tren de rodalia una part d’aquest trànsit es podria reduir. I amb la potenciació de línies de bus interurbanes també es podria aconseguir certa reducció. Però l’element

clau seria construir grans zones d'aparcament, amb capacitat per a milers de vehicles i a preu reduït o gratuït, en una zona que es trobés a 12-15 kms del centre de la ciutat. I des d'allí, i amb trens llançadora, hi hauria d'haver una comunicació ràpida i a gran velocitat per ferrocarril fins al centre de la ciutat. Un trajecte entre Molins de Rei, o Pallejà, fins al centre de Barcelona, no hauria de durar més de cinc o sis minuts en tren, i les freqüències haurien de ser altíssimes. Si un conductor pot aparcar el cotxe a Molins de Rei, a Cerdanyola del Vallès, a Vilassar-Premià o en algun altre punt de la xarxa viària a una distància raonable de Barcelona, i es pot posar al centre de la ciutat en menys de 15 minuts, realment no té sentit que vulgui entrar amb el vehicle particular i suportar retencions que a vegades suposen hores de retard.

Amb la reducció dràstica dels vehicles particulars s'aconseguiria no només un augment de la fluïdesa del trànsit, sinó també, a la vegada, una millora ambiental considerable. Sembla indiscutible que bona part de la contaminació atmosfèrica ve produïda a les ciutats per les emissions dels vehicles. Amb una reducció radical del nombre de vehicles, la qualitat del medi ambient se'n veu afavorida.

I encara caldria afegir un altre punt a considerar: el tracte que haurien de tenir els vehicles particulars si entressin a Barcelona. Evidentment, queda fora de dubte que ja d'entrada hi hauria una manca d'incentiu en utilitzar el transport privat. Però pels que optessin per entrar-hi –i no fossin residents o bé no disposessin d'una plaça d'aparcament en propietat- l'Administració pública podria posar un recàrrec en el preu del lloguer dels aparcaments, amb finalitats dissuasives. Si actualment el preu per hora en un aparcament pot anar al voltant dels 2,5 €, si el preu arribés als 5 € possiblement moltes persones renunciarien a utilitzar el transport privat per accedir al centre de la ciutat.

Actualment, des de principis de maig de 2005, l'Ajuntament de Barcelona ha posat en funcionament les àrees verdes. Aquestes zones,

que fins ara eren zones lliures de pagament, passen a tenir un règim semblant al de les zones blaves, però amb certes particularitats: els residents han de pagar un preu simbòlic, un euro setmanal, i els no residents han de pagar un preu per hora d'estacionament superior al de la zona blava. Els avantatges innegables que pot comportar aquest model es veuen enterbolits per la manca d'alternativa que hi ha a l'ús del transport públic. En efecte, si només restringim el trànsit però no donem alternatives, ens trobem amb una situació difícil: no només aconseguim l'efecte desitjat, ja que la reducció del trànsit serà mínima, sinó que s'aconsegueix un efecte de rebuig popular, al no tenir cap alternativa, i per tant la població percep aquesta iniciativa com una iniciativa només recaptatòria.

Fins i tot les notícies recents de millora dels combois del metro, s'ha de llegir amb precaució: la majoria de nous combois substituiran els que actualment hi ha a la línia 5, la més envellida, i només alguns aniran a les altres línies per intentar reduir mínimament la freqüència de pas.

Hi hauria també altres mesures de mobilitat que s'haurien de considerar a fons: actualment hi ha una gran centralitat de l'eix viari entorn de la ciutat de Barcelona, i les infraestructures de descongestió, bàsicament la B-40, estan aturades des de fa vint anys. En efecte, amb l'entrada en funcionament de la B-40, es connectarien les ciutats mitjanes de la segona corona de Barcelona, i molt trànsit de pas fins a França ja no s'aproparia tant a la ciutat de Barcelona, cosa que implicaria també una descongestió evident del trànsit, sobretot dels accessos.

Com podem tirar endavant aquesta política radical, sense haver de posar-hi diners públics?

Aquesta darrera pregunta és essencial. Parlar de rehabilitació a gran escala, i amb un cost assumit per la iniciativa privada, sembla incompatible a primer cop d'ull. Però no és així. Al menys, no ho hauria de ser. Veurem diverses opcions:

Primera opció: cessió del sòl de titularitat pública per un termini concret, amb reversió de l'edificat a l'Administració. I, a canvi, construcció d'habitatges a un preu concertat. D'aquesta manera, qualsevol gran empresa o fons d'inversió pot calcular quin pot ser el cost de transformació d'un àmbit i l'edificabilitat que se'n pot obtenir. A partir d'aquí, i amb una garantia d'una rendibilitat anual raonable es podria construir habitatge de lloguer, i amb el preu del lloguer –preu fixat per l'Administració- es podria amortitzar la inversió feta.

Segona opció: construcció d'un edifici o de diversos edificis de titularitat privada. L'Administració no paga directament ni els costos d'urbanització ni de construcció, sinó que ho fa cedint part de la nova edificabilitat pública obtinguda, edificabilitat que passa al sector privat. I la resta, queden habitatges acabats i cedits gratuïtament a l'Administració. Seria un sistema semblant al de permuta, on l'Administració cediria tota la seva edificabilitat per un percentatge de construcció resultant. Un exemple concret: si en un àmbit concret s'hi obté una edificabilitat addicional de 1.000.000 de metres de sostre edificable, l'Administració els cediria al sector privat, i obtindria edificació acabada per 200.000 m² sostre: és a dir, 2.000 habitatges de 100 m² cadascun, de manera gratuïta. Evidentment, es podria fer una excel·lent política social. I la resta d'edificació en mans privades, seguiria la política del mercat, no estaria intervinguda per l'Administració.

CONCLUSIONS

Tal com hem indicat al començament d'aquesta exposició, cal tenir la ment oberta per a fer propostes constructives per a la ciutat. Ara bé, hi ha un risc evident: si no hi ha una coordinació de totes elles, si no es té una visió en conjunt, i només es pretén fer una aplicació aïllada, tot plegat pot ser un fracàs rotund. En efecte, si per exemple només fem referència a l'augment d'edificabilitat però no fem una empenta radical en la potenciació del transport públic, la qualitat de vida dels ciutadans baixarà ja que la ciutat serà intransitable. Si només ens quedem en el fet de potenciar el transport públic però no augmenta la densitat de la ciutat, aquesta esdevindrà insostenible perquè la majoria de persones de renda mitjana es veuran obligades a anar a viure fora de la ciutat per l'encariment dels preus.

Per tant, doncs, cal fer un pla en la seva globalitat. Convé lligar molt bé tots els caps. I una vegada definit íntegrament el model, aleshores s'ha de prendre una actitud valenta i tirar-lo endavant.

Quan Barcelona es va veure ofegada per les muralles, no van dubtar a fer un pla que eixamplava el perímetre de la ciutat, fins a triplicar-lo. Actualment Barcelona es veu ofegada de nou, i es podria convertir en una ciutat inhabitable. Cal, doncs, que actuem amb el mateix esperit emprenedor que fa cent cinquanta anys i siguem valents per fer un disseny de ciutat que sigui referent, com a mínim, per a la propera generació.