

Publicat el 8-10-2006 a "Levante - EMV".

Ciutat Vella: col·lapse i mobilitat

Carles Dolç *

El divendres 22 de setembre era el "Dia sense Cotxes" però en la Ciutat Vella de València es va viure una jornada diürna d'autèntic col·lapse de la mobilitat motoritzada. L'endemà la premsa informava que l'ús de vehicles havia disminuït un ridícul 6% en el conjunt de la ciutat, alhora que el centre històric patia un desastre circulatori: la Plaça de l'Ajuntament estava tallada al tràfic mentre el flux de vehicles es desviava com podia generant-se embussos imprevists. El Dia sense Cotxes se celebra des de fa varis anys a València amb el mateix resultat i és que una política de mobilitat no és un dia (impossible) d'abstenció, que al remat és una pura hipocresia atès que la resta de l'any es fa exactament la política contrària.

És obvi que els centres històrics no estan fets, ni per dimensions del viari ni per ordenació de la trama ni per capacitat ambiental, per a suportar el trànsit que suporta Ciutat Vella. Sense haver modificat els criteris de circulació, el creixement del parc automobilístic ha provocat els últims anys un assalt dels cotxes a l'espai públic, comprovable també en les parts modernes de la ciutat, teòricament més preparades per absorbir eixe trànsit. Amb més causa, a la Ciutat Vella eixa pressió motoritzada, l'actitud "indomable" del cotxe privat, produeix efectes més devastadors que obligarien a plans de mobilitat específics. El problema és que l'Ajuntament de València mai ha fet un pla de conjunt per al seu centre històric, tot i que compromisos verbals no n'han faltat, i aplica criteris de mobilitat desactualitzats. Per exemple, l'augment de les zones peatonalitzades no implica reconsiderar les condicions del trànsit, el qual necessita canvis de prioritat, de mitjans i d'ordenació: fer més illes per a vianants no suposa necessàriament millorar perquè el tràfic s'hi redistribueix com pot en el viari i augmenta la pressió sobre uns altres àmbits. Per això cal una pla integral. I aplicar la disciplina urbana de circulació i aparcament...

S'oblida sovint l'administració, i també moltes persones, que el subjecte de drets és el ciutadà i no el cotxe. Un canvi de criteris de mobilitat ha de tindre com a primer resultat la recuperació d'espai públic per al ciutadà, que significaria guanyar en condicions de vida, seguretat en el carrer, facilitar les relacions veïnals, la contemplació del paisatge urbà... L'objectiu de la mobilitat és poder accedir, connectar i comunicar els distints àmbits, privats i públics, de la ciutat, però no hi ha ni una única manera ni un únic mitjà de fer-ho. I el que no sembla lògic és haver fet del cotxe una espècie de comunicador universal i prioritari, una idea preconcebuda en la qual encara viu l'Ajuntament de València. A Ciutat Vella s'ha de deixar passar en vehicle a qui realment ho necessita: als residents, les mercaderies per als

comerços, el transport i els serveis públics... I fer-ho regulant els ritmes i les condicions del trànsit. Per cert, dominar el tràfic no implica peatonalitzar tot el centre històric: poden haver-hi zones per a vianants, unes altres de trànsit restringit, vies amb prioritat per al transport públic... Del que es tractaria és de reordenar i calmar el trànsit i passar de fer illes per a vianants a fer de Ciutat Vella un territori dels ciutadans.

Els seus veïns haurien de poder accedir amb un sistema de targeta de resident tal i com es fa ja en molts centres històrics d'Europa, una manera de control del trànsit dels vehicles a motor. I comptar amb les places d'aparcament adequades per a tindre unes prestacions funcionals equiparables a les de les zones noves de la ciutat. El resident ha d'acceptar certes incomoditats d'accés, però almenys se li hauria de garantir l'aparcament, una qüestió per a la qual els centres històrics no estan preparats. La construcció recent d'uns nous parquings de promoció pública a Ciutat Vella, com que no ha estat emmarcada en una política integral de places per a residents i visitants, ha provocat un incident inadmissible: els veïns s'han trobat que no tenien les lògiques places reservades.

Encara no acceptem que l'accés general en vehicle a Ciutat Vella ha de ser un transport públic renovat i amb prioritat de trànsit. El transport públic ara patix la contradicció d'estar desaprofitat, quan és un sistema més eficaç i net que el cotxe, i veu obstaculitzada la rapidesa de desplaçament per la prioritat al vehicle particular. És clar que la xarxa de bussos que connecten Ciutat Vella amb la metròpolis deu de millorar-se en diversos aspectes, entre els quals hauria d'estar la reimplantació d'alguna línia de tramvia lleuger com s'ha fet en diverses ciutats europees. I, alhora, els desplaçaments interiors de Ciutat Vella haurien de ser sobretot a peu o en bici.

Tots els símptomes indiquen la falta d'un pla de transports a Ciutat Vella que canvie els criteris de mobilitat general. En eixe marc tindria sentit la participació en el Dia sense Cotxes, ara és un gest de cara a la galeria.

* Arquitecte-Urbanista

Fitxer baixat de <http://www.terracritica.org>