

Publicat el 2-12-2007 a "Levante - EMV".

"El nom "Massa Crítica" està pres de la pel·lícula documental de Ted White sobre el ciclisme, "Return of the Scorcher". Una part del documental mostra el fenomen que té lloc a la Xina: els ciclistes sovint no poden creuar les interseccions a causa del trànsit d'automòbils i a la inexistència de semàfors. Pausadament, més i més ciclistes s'amuntonen esperant per a creuar el carrer i, quan n'hi ha un nombre suficient -una massa crítica- els és possible moure's tots junts amb la força del seu nombre per a parar el trànsit mentre creuen el carrer".<a href="http://masacritica.es/">http://masacritica.es</a>

## Massa crítica

Marc Ferri \*

El primer divendres de cada mes, cap a les huit de la vesprada, les bicicletes inunden el centre de València. És la celebració mensual de la Massa Crítica, un esdeveniment de caràcter quasi espontàni: a banda de la cita, a les 19:30 en la plaça de la Mare de Dèu, no hi ha un itinerari previst ni una organització formal. Centenars de ciclistes de totes les edats es troben joiosament per a -sols quan assoleixen un volum suficient, una *massa crítica*- llançar-se a passejar per les principals avingudes de la ciutat formant un espectacle sorprenent i efímer, entre la sorpresa dels conductors i els vianants, que s'aturen a vore-los passar. La Massa Crítica és una reivindicació de l'accés normalitzat de les bicicletes als carrers -un dels slogans és "no bloquegem el trànsit, som el trànsit"- però també és la festa del ciclisme urbà en la que, per fí, els ciclistes poden ocupar el centre de la calzada i rodar sense perill.

L'èxit creixent de la Massa Crítica és una demostració -un altra- que les bicicletes van ocupant majors espais a la ciutat. El canvi ha estat, en l'última dècada, espectacular. Amb una xarxa de carril bici inconnexa i obertament orientada a l'oci -pensada per portar els ciclistes dominicals cap al riu o la Malvarrosa- fa sols una dècada els ciclistes urbans eren un xicotet col·lectiu, molt conscienciat, en una època en què pedalejar per la ciutat pareixia una activitat suïcida. D'aleshores ençà, senzillament, la bicicleta ha passat a formar part del païssatge urbà a mesura que els més joves l'adoptaven com a mitjà de transport. És el fruit, evidentment, d'un canvi de mentalitat, de passar d'entendre el ciclisme com un esport o una pràctica esporàdica a començar a utilitzar la bicicleta diàriament com a opció perfecta per a la mobilitat urbana -econòmica, silenciosa, ràpida i de fàcil aparcament. Un canvi que ha trobat el seu reflexe en les botigues i els fabricants: han passat de moda els models més esportius de carretera i de muntanya, arraconats per l'èxit de les bicicletes híbrides i les plegables, que ara poblen la ciutat.

L'expansió ciclista és palpable especialment al centre de la ciutat, on la saturació del trànsit atorga un clar avantatge a la bici, i a les universitats, on s'ha tornat *cool* rescatar vells models dels trasters familiars. Els trens de rodalies, aparcades les limitacions horàries, permeten en la major part de

les línies transportar fins dues bicicletes per plataforma –sis per vagó-, de manera que el ciclisme urbà va expandint-se per les comarques properes a través del ferrocarril. Tot plegat, podríem pensar, l'inici d'una normalització que, sense els aldarulls ni les despeses d'una *America's Cup*, promet acostar-nos a la modernitat de ciutats com Amsterdam, París o Berlín.

La manca d'una xarxa més densa de carrils bici o els possibles accidents no han estat fins al moment un problema. L'ús habitual de la bicicleta comporta en la pràctica buscar els trajectes més curts, evitant punts negres i procurant respectar i fer-se respectar pels cotxes. El carril bici pot ser pràctic –no sempre ho és- si forma part de l'itinerari previst, i els accidents es poden evitar amb una mica de sentit comú.

El problema més greu al present per als ciclistes urbans, que ha arribat a afectar a centenars d'usuaris, és la creixent onada de robatoris que esta donant-se de fa un parell d'anys. Les bicicletes desapareixen d'aparcaments públics i privats, sovint a plena llum del dia i en carrers transitats -els lladres necessiten pocs segons per trencar un cademat o una pitó amb una cisalla. En ocasions, es poden veure bicicletes literalment desmantellades, sense alguna de les rodes o sense el sillí. Són especialment sensibles les zones on els usuaris tenen horaris previsibles: així, se'n furten moltes a les portes dels cinemes o les acadèmies i facultats. L'assumpte és tan greu –amb usuaris que han patit dos i tres robatoris en un any- que realment pot arribar a disuadir a molts ciclistes potencials.

La frustració de les víctimes contrasta amb la inoperància de les autoritats que, de nou, es mostren insensibles amb els usuaris de la bicicleta. Com València en bici ha denunciat i algunes de les víctimes han pogut contar a la [seua web](http://www.valenciaenbici.net/) -<a href="http://www.valenciaenbici.net/">www.valenciaenbici.net</a>- el *rastro* de València ha esdevingut, tots els diumenges entre les cinc i les huit del matí -abans que aparega la policia municipal per organitzar les parades-, un gran mercat d'objectes robats en el que es venen desenes de bicicletes amb total impunitat. Evidentement resulta impossible mantindre sota vigilància tots els carrers de la ciutat, i pareix clar que la limitació de les penes ha transformat la sustracció de bicicletes en la forma de vida d'alguns delinqüents. El que resulta en tot cas inadmissible és que es donen tantes facilitats per a la venda, permetent un mercadeig creixent de bicicletes furtades en un espai públic com és l'aparcament de Mestalla. Potser és per ací per on les autoritats municipals podrien començar a actuar per *fomentar* l'ús de la bicicleta a la ciutat.



\* Professor d'IES

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