

Ciutat, cultura, nen i nena

Espai Obert

Rafael González
Montserrat Homs

Grup *Petits però ciutadans*, de l'AC

El grup *Petits, però ciutadans* es va constituir entorn de l'Associació Cultural de Granollers. El primer propòsit, el qual va impulsar la seva creació, era molt senzill: debatre quina era la ciutat que volíem, tenint sempre en compte les necessitats dels infants.

Sabiem que l'origen de la ciutat el trobem en la recerca d'un model social que doni resposta a les necessitats inherents a la condició humana, és a dir, necessitat de relació amb els altres, de col·laboració, d'intercanvi d'idees i que alhora permeti trobar un espai per a les transaccions comercials i per al treball.

Temps enrera, a la ciutat hi havia tot el que donava sentit al fet de viure en societat: al carrer teníem els amics amb qui conversar, els veïns amb qui col·laborar i amb qui sentir-nos acompanyats; a la plaça es podia prendre el sol, mirar els altres, veure els jocs i sentir les rialles dels petits; es podia assistir a les representacions d'actors improvisats i encarrar-se a nombroses i variades accions; també es comprava, es

buscava feina i s'establien relacions comercials de tota mena. En definitiva, era la façana d'un model de societat encara verge, encara per explotar.

Però aquest model, ara utòpic, s'ha desenvolupat més en l'estètica i en el disseny que no pas en l'organització i en l'ús. Continua havent-hi carrers, places, comerços, espais culturals, espais educatius; però durant les darreres dècades, amb l'acceleració dels canvis de l'entorn tecnològic i productiu i amb l'increment del consum, s'ha trencat el fràgil equilibri entre les necessitats socials i culturals de la persona i les de l'intercanvi comercial i econòmic. Per primera vegada en la història deixem de trobar l'espai suficient dins la ciutat, el marc adequat on desenvolupar la capacitat d'enriquir el nostre vessant social.

El cotxe, símbol principal de la societat de consum actual, ha omplert els nostres carrers. Ara ja no es pensa a construir espai per a les persones. L'interès de construir espais per a les perso-

nes s'ha substituït per una recerca aferrissada per trobar espais on deixar els cotxes, per on fer-los passar: aparcaments, rondes, carreteres més amples; tot per a facilitar el moviment rodat, un moviment que abans afavoria les relacions laborals i comercials. Ara comencem a qüestionar-nos també la realitat d'aquest fet.

Aquest desequilibri, que pot fer trontollar l'essència de l'home com a ésser social, transmissor de valors i de cultura, ha fet que darrerament s'aixequin veus de filòsofs i pensadors donant pautes de reflexió que recullen moviments i associacions ciutadanes tot encetant el debat sobre com volem que siguin i per a qui han de ser les nostres ciutats.

Petits, però ciutadans parteix de la base que la ciutat és el medi natural i cultural de l'home, fet a partir de les seves relacions i les seves necessitats i on es desenvolupa bona part de la seva vida. És la seva gran obra.

La ciutat, doncs, és molt més que la suma d'homes, dones, joves, avis i àvies, nens i nenes que viuen en un espai determinat, molt més que un grapat de construccions, edificis, habitatges, fàbriques i serveis.

La ciutat és, per damunt de tot, la gent que fa que aquest espai esdevingui allò que és. La vida, les persones, els nens i les nenes són l'essència de la ciutat, la seva raó de ser.

Per tant, les ciutats no es poden inventar als estudis dels arquitectes i dels urbanistes, sinó que són fruit de la història i de la

cultura de la gent que hi viu. En definitiva, construir la ciutat és responsabilitat de tots els seus habitants, és a dir, dels ciutadans. I la categoria de ciutadans s'estén des dels més petits fins als més grans.

Ara que ja ha passat el temps dels grans creixements urbans que eren susceptibles de generar desequilibris, és possible pensar la ciutat tenint presents els aspectes de convivència, cultura, solidaritat i valors que l'han de fer, necessàriament, més rica i útil per a la vida de les persones. I persones també són els nens i les nenes.

Una medecina, un antídoto contra la possibilitat de fer una ciutat desequilibrada, és la participació; i participar no significa només ser presents i reivindicar certs drets; significa sobretot compromís i corresponsabilitat. Els nens i les nenes estan en disposició de participar, de fer-se responsables de la construcció de la ciutat. Serà d'aquesta manera, tenint en compte la participació i la implicació dels infants, que serà possible fer una ciutat que respongui a les necessitats de tots els ciutadans, i també dels més petits.

Una ciutat pensada i feta únicament a la mida dels adults serà sempre una ciutat amb mancances, una ciutat on faltará una peça essencial per a la seva definició: la mida de les necessitats dels nens i les nenes.

Podríem restar passius, esperar esdeveniments, observar com es va construint la ciutat des dels poders, però el grup *Petits, però ciutadans* hem cregut que és mi-

llor participar i intentar aportar idees tant per al debat com per a l'actuació. Era imprescindible una teoria, un fil argumental a partir del qual poguéssim elaborar propostes. Per això, vàrem fer un esforç de síntesi i, sota el lema genèric "Per una ciutat on el petit sigui, també, ciutadà", vam proposar el decàleg de voluntats següent, que alhora era la nostra proposta programàtica.

EL DECÀLEG, UNA PROPOSTA PROGRAMÀTICA

Una ciutat transitable. Una ciutat que no estigui al servei dels cotxes. Una ciutat que permeti l'autonomia dels nens i les nenes. Una ciutat que potenciï el transport públic. Una ciutat que faciliti anar a peu.

Una ciutat orientadora. Una ciutat on els nens i les nenes sàpiguen fàcilment on són els llocs del seu interès. Una ciutat que orienti l'infant.

Una ciutat saludable. Una ciutat neta en què l'asfalt no impliqui una renúncia a les plantes i les flors.

Una ciutat de convivència. Una ciutat amable que faciliti el diàleg. Una ciutat amb espais on la gent es miri i se senti mirada. Una ciutat que faciliti la trobada dels seus habitants.

Una ciutat cívica i educadora. Una ciutat on els valors fonamentals formin part de la seva identitat. Una ciutat on la solidaritat i la tolerància siguin la seva raó de ser.



L'Associació Cultural organitza regularment activitats adreçades als infants.

(Fotografia: Jordi Ribó.)

Una ciutat estimada. Una ciutat que sigui estimada per la seva identitat, pel seu respecte i per la seva atenció als infants. Una ciutat per a sentir-se'n orgullós.

Una ciutat coneguda. Una ciutat en la qual la seva història, la seva cultura, la seva realitat, els seus itineraris, la seva geografia... formin part de l'aprenentatge dels nens i les nenes que hi viuen.

Una ciutat amb cultura. Una ciutat amb una oferta cultural específica per als infants. Una ciutat que reculli també allò que ells fan.

Una ciutat segura. Una ciutat on el risc del passeig dels petits no sigui més que aquell que l'estranya casualitat permeti.

Una ciutat que respecti els drets dels infants. Una ciutat en què els drets de les minories, dels discapacitats..., dels diferents siguin una norma i un hàbit que cal complir. Una ciutat on el nen i la seva imatge siguin respectats.

ELS PROJECTES

Cal recuperar la ciutat per a la gent i cal que siguin els ciutadans més petits el baròmetre per a mesurar les necessitats i els drets de tothom. Contemplant la seva diversitat contemplem alhora totes les altres, perquè els nens i les nenes, també ciutadans, es mereixen que allà on viuen, aprenen i juguen sigui un lloc fet, organitzat i pensat de manera que els ajudi a ser lliures i feliços.

Per això, *Petits, però ciutadans*, utilitzant el decàleg de voluntats com a fil argumental, elabora projectes amb l'objectiu últim de recuperar la ciutat per a la gent utilitzant la mesura dels més petits, intentant fomentar la participació ciutadana, fent propostes que puguin resultar atractives i, a poc a poc, redefinint espais que avui ocupen només els cotxes.

Es tracta de recuperar i reconèixer la ciutat com un element

físic de convivència, però també es tracta de recuperar els valors més elementals perquè aquesta sigui possible: prioritzar el valor de l'home. I això significa situar la solidaritat, l'amor, la igualtat, l'amistat... en el seu lloc o, si més no, a l'altura d'altres valors com per exemple els econòmics, els financers o els polítics.

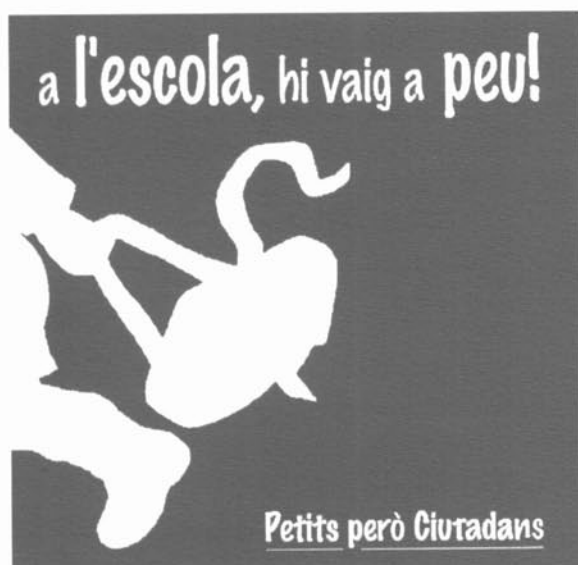
Anar a peu a l'escola

Una ciutat transitable. Una ciutat que no estigui al servei dels cotxes. **Una ciutat que permeti l'autonomia dels nens i les nenes.** **Una ciutat que potenciï el transport públic.** **Una ciutat que faciliti anar a peu.**

La campanya "Trepitgem la ciutat. Anem a peu a l'escola" ha estat el primer i modest pas. Inevitablement i forçosament han de venir-ne més: un seguit de propostes i actuacions educatives, culturals, urbanístiques i cíviques que han de configurar un



Amb motiu de la campanya "A l'escola, hi vaig a peu" l'AC va editar diversos materials.



nou concepte de ciutat, una ciutat amable i sostenible, i un model de ciutat propi.

Tenim pressa per arribar als llocs, una pressa que ens porta a córrer a agafar el cotxe per a anar més ràpidament, el cotxe i tot el que implica: semàfors, parades, nervis, circulació pesant, és a dir, circular per carreteres sempre més grans, espaioses i curades que els espais per als vianants.

Hem sortit a comprar o a passejar amb els nostres fills i ens hem adonat que no sempre és fàcil. Els carrers estan pensats per a la circulació dels cotxes, ja que prioritzen el trànsit, i per tant hem d'anar en compte de no baixar de la vorera, voreres que són massa estretes per als cotxets dels nens o que estan envaïdes per cotxes mal aparcats. Fins i tot pot haver-hi mobiliari urbà que impedeix caminar amb tranquil·litat.

Hem volgut que vagin sols a l'escola, a la biblioteca, a casa dels amics, però hem pensat en la dificultat i en el risc de fer-ho. Ens adonem que la ciutat no està pensada per a aquesta quotidianitat, que no permet l'autonomia dels infants en les tasques del dia a dia.

Desitjaríem que el suggeriment —fet comandament— de "Per què no aneu a jugar una mica al carrer?" no fos un imperatiu difícil —quasi impossible— d'esdevenir realitat, perquè a la ciutat no hi ha espais pensats per al joc dels nens, espais petits, senzills, però que donen a la ciutat una dimensió a mida del nen perquè així la pugui fer seva i l'estimi encara més, i l'orgull d'haver

nascut i viscut a Granollers sigui real, profund i perdurable.

De mica en mica ens atrevim a reflexionar, imaginar i proposar. Ens permetem la pregunta: “per què no hem d’expressar allò que volem, allò que pensem que hauria de ser la ciutat per al nen, i per tant, per a tots?” I si ens atrevíssim a repensar la ciutat, a proposar-la diferent, més coherent, més fàcil, més habitable per a la gent? Una ciutat amable i sostenible, un model de ciutat propi?

Durant la primera setmana del mes d’abril, el grup *Petits, però ciutadans* va passar una enquesta a totes les escoles públiques i privades de la ciutat. L’objectiu era doble: d’una banda, conèixer els hàbits dels ciutadans a l’hora de portar els seus fills i les seves filles a l’escola, i, de l’altra, provocar una reflexió, un debat —si s’esqueia— sobre els mitjans de transport utilitzats per a acompanyar els infants als centres educatius. Tot plegat donava suport a la campanya “A l’escola hi vaig a peu”, que l’entitat volia posar en marxa la segona quinzena d’abril amb la intenció que, durant una setmana, els ciutadans deixessin el cotxe particular a casa i acompanyessin els seus fills i les seves filles a l’escola caminant. Amb tot, partíem de l’observació que el cotxe particular era el mitjà de transport més utilitzat, i no sempre per motius justificables, com ara la distància de casa a l’escola i la manca de transport públic. La certesa de *Petits, però ciutadans* era que, a les hores d’entrada

i sortida de l’escola, el trànsit de les zones adjacents als centres es col·lapsava diàriament.

En definitiva, el que preteníem era saber si la utilització del cotxe per a acompanyar els infants a l’escola era justificada o responia a un hàbit massa estès i poc justificable. Alhora volíem que les famílies granollerines es familiaritzessin amb el nom de *Petits, però ciutadans* i amb els objectius del grup.

Es van passar enquestes a tots i a cadascun dels escolars granollerins, que en total són 6.310 nens i nenes d’entre 3 i 14 anys, dels quals 3.452 van retornar l’enquesta contestada, és a dir, un 54’7% del total. Considerem aquest percentatge com a representatiu del total de la població infantil.

De les dades obtingudes es desprèn que el 87’3% dels nens i les nenes van a l’escola acompanyats majoritàriament pels pares en un 66’4%, mentre que el 12’7% hi van sols. Pel que fa al mitjà de transport utilitzat per a arribar fins a les escoles, el 59’5% ho fa a peu (perquè és més pràctic en el 48’5% dels casos) i el 36’9% amb cotxe particular (perquè és més pràctic en el 66’2% dels casos). Cal destacar que, del total d’enquestats, només un 3’2% utilitza habitualment el transport públic per a anar fins a l’escola.

Naturalment, la utilització del cotxe particular pot considerar-se justificable, segons la distàn-

cia des del domicili fins a l’escola, sempre que s’obviï la possibilitat d’utilitzar el transport públic. En aquest aspecte, volem remarcar que un 40’1% viu a una distància curta (menys de mig quilòmetre), un 30’4% a una distància mitjana (entre mig quilòmetre i un quilòmetre) i un 29’5% a una distància llarga (superior a un quilòmetre). Per tant, els qui utilitzen el cotxe no són només els qui viuen a una distància llarga. També cal tenir present que la majoria dels enquestats, després de deixar els infants a l’escola, continuen utilitzant el mateix transport per a dur a terme les seves tasques quotidianes, com per exemple anar a treballar (88’8%). Un 66’2% dels enquestats argumenten que el cotxe particular el fan servir perquè és més pràctic i un 26’5% per altres raons. En menor proporció, un 4% argumenten que és més econòmic, un 2’8% opinen que és més ecològic i un 7’8% pensen que ofereix una millor combinació. És a dir, es dedueix que la utilització del transport privat pot respondre a una qüestió de comoditat que poden no oferir d’altres mitjans de transport.

Les respostes referents al transport públic mereixen també una atenció especial. Del centenar escàs de persones que el fan servir, un 46’3% ho fan perquè és més pràctic, un 39’8% perquè ofereix una bona combinació, un 14’8% perquè és més econòmic i, finalment, un 9’3% perquè és més ecològic. Segons els resultats de les enquestes, el transport públic

s'empraria molt més sovint si tingués més freqüència de pas (un 36'8%), si els ciutadans tinguessin la parada més a prop dels domicilis (un 30'5%), si fos més econòmic (un 10'8%) i si tingués més parades (un 21'4%). Dels nens i les nenes que actualment no van a peu a l'escola, un 60,5% afirmen que estarien disposats a caminar. No hi volen anar a peu un 39'5%.

De tot plegat es dedueix que el cotxe particular és un mitjà de

transport utilitzat per necessitat, ateses les distàncies, però en molts casos també per comoditat, bàsicament perquè permet anar allà on calgui sense estar pendent d'horaris i parades. Això, però, cal afegir que un transport públic més eficient, amb més parades i més freqüència de pas podria oferir la mateixa comoditat i la mateixa facilitat de desplaçament.

La utilització generalitzada del cotxe a l'hora d'acompanyar la

mainada a l'escola i els col·lapses de les zones properes als centres a les hores d'entrada i sortida són qüestions pràctiques per a aquells adults que encara no han fet mai l'experiment de comprovar que, sovint, el temps que s'inverteix caminant és el mateix que el que s'inverteix amb el cotxe i que, per tant, mai no han descobert que agradable pot ser fer un passeig per la ciutat alhora que anem d'una obligació a l'altra.

Què, anem a l'escola a peu?

Story board del espot publicitari

La llebre i la tortuga, anunci

per a la televisió local de la campanya

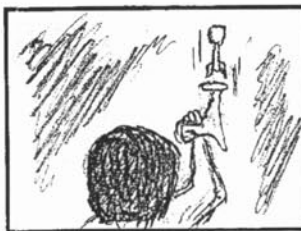
A l'escola hi vaig a peu.



Rètol dinàmic. vs ja hi és. Apareix la paraula llebre amb sensació de velocitat. Després apareix tortuga amb un efecte de desintegració lenta.



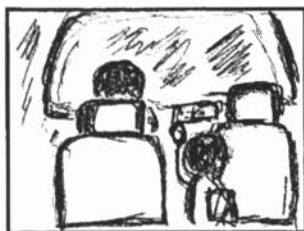
Primer pla de l'àvia i el pare reptant-se amb la mirada. La càmera es mou de l'un a l'altre i s'obre el més ràpid possible fins a arribar al pla general de la vinyeta.



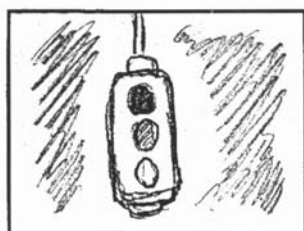
Pla des de dalt del nen que dispara el tret de sortida amb una pistola de joguina. Àudio: soroll de tret i comença la música.



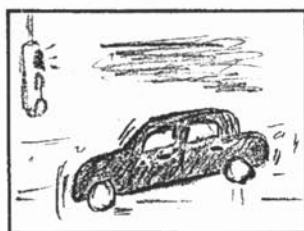
El pare puja ràpid al cotxe amb el nen i surt disparat. L'àvia i el nen comencen a caminar al seu ritme. Seria ideal que la càmera recollís els dos moviments alhora.



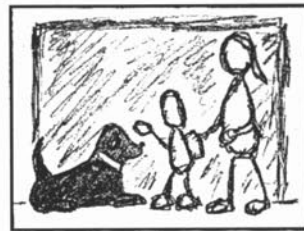
Interior del cotxe. El pare condueix i el nen no para de molestar.



Primer pla del semàfor canviant de taronja a vermell.



Frenada forta del cotxe. El pare nerviós esbronca al fill.



La càmera segueix el caminar de l'àvia i el nen, que es paren a acariciar el gos i segueixen. La càmera es queda amb el gos.



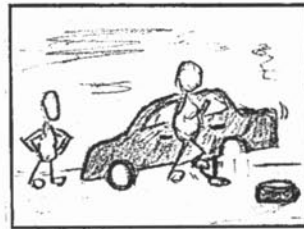
Primer pla d'un camió descarregant. Després pla general amb el pare baixant del cotxe i protestant al conductor del camió.



L'àvia s'acomoda del nen a peu d'escala. La càmera segueix el nen. Entren en pla dos nens més que s'abrocen i entren a l'escola.



Moviment a càmera lenta del nen amb la cartera. Tallar com a la vinyeta. Els rètols apareixen alhora amb efecte de desintegració. Àudio: veu de nen en off A l'escola hi vaig a peu!



Pla del pare i el nen canviant la roda, de forma que es pugui veure a tots dos i a més la cara cansada i tacada de grassa del pare. Àudio: quadrar la música amb el final de l'espot.