

De la «ciutat trànsit» a la «ciutat acollidora».

Reflexions i propostes per a Granollers

29

Ponències
Anuari del
Centre d'Estudis
de Granollers
2011

Resum: *Durant la segona meitat del segle XX les nostres ciutats foren objecte de canvis significatius per tal que els carrers acollissin la introducció massiva de cotxes, tot afavorint una circulació fluida i l'aparcament. Aquesta transformació es realitzà en detriment d'activitats intrínsecament urbanes, com són el joc dels infants, la trobada dels veïns o la mera contemplació o passeig. Ara bé, malgrat que als centres històrics de seguida resultà patent que el cotxe no podia apropiarse de l'espai públic, la majoria de trames urbanes encara avui segueixen projectant-se amb el trànsit com a protagonista. Esdevé necessari, doncs, introduir propostes per tal que el cotxe deixi de ser l'amfitrió dels nostres carrers per passar-ne a ser un simple convidat. No es tracta d'expulsar el cotxe de la ciutat, sinó de possibilitar la convivència de les diferents funcions urbanes. I encara més: aquesta transformació no ha d'exigir grans inversions ni reformes costoses, sinó que fonamentalment ha de basar-se a modificar les «regles del joc» que regeixen els nostres carrers a través de redissenyar-los amb mobiliari urbà i pintura. Aquesta ponència desenvolupa els aspectes esmentats, a la vegada que –a títol d'exemple– proposa aplicar aquests conceptes en dos espais concrets de la ciutat de Granollers: la plaça Pau Casals i el carrer de Miquel Ricomà.*

De la «ciutat trànsit» a la «ciutat acollidora»

Fonamentalment, allò que es vol transmetre a través d'aquesta expressió és la necessitat d'un canvi del model de ciutat. Mentre que la «ciutat trànsit» faria referència al model actual de ciutat, on els carrers s'han concebut de manera monofuncional com a suport per al desplaçament en qualsevol dels mitjans de transport (trànsit de cotxes, de vianants, de bicicletes, d'autobusos, etc.), la «ciutat acollidora» pretén que els carrers abracin la multiplicitat de funcions que han de succeir a l'espai públic urbà. Així, la «ciutat acollidora» és aquella que possibilita que en els seus carrers es desenvolupin activitats eminentment urbanes –aquelles que

defineixen precisament el fet urbà—, com són el joc dels infants, la trobada, la reunió, la contemplació, el passeig, o també la jardineria col·lectiva o la creació d'horts urbans, per exemple.

Es tracta, doncs, de deixar de mirar els carrers com a infraestructures de transport —talment com si fossin carreteres que es dediquen unívocament al desplaçament de persones i mercaderies— per passar a concebre els carrers com un espai on cal aconseguir que les diferents funcions urbanes convisquin sense eliminar-se les unes a les altres. El repte, doncs, és aconseguir la complexa integració i cohabitació de funcions, enfront de l'actual simplicitat eminentment monofuncional del model actual.

Podríem argumentar que la «ciutat trànsit» és un model poc complex de ciutat que es caracteritza perquè imposa la funció de desplaçament per sobre de la resta de funcions urbanes, fins a l'extrem d'anul·lar-les o confinar-les. Si bé segurament seria fals afirmar que el joc dels infants o la trobada de persones han desaparegut totalment dels nostres pobles i ciutats, allò que sí que és cert és que aquestes activitats no han desaparegut totalment perquè han estat en gran part confinades a allò que l'urbanisme ha anomenat zones verdes; és a dir, als parcs i les places. Per tant, el repte principal de la «ciutat acollidora» és posar fi a l'aïllament d'aquelles activitats avui recloses a les zones verdes per tornar-les a portar al seu espai natural per excel·lència: davant de la porta de casa.

Si bé el joc dels infants, la lectura o la reunió dels veïns poden perviure recloses en parcs i places que sovint estan a 5 o 10 cantonades de casa, fàcilment s'estarà d'acord que aquestes activitats s'afebleixen sensiblement —o en molts casos desapareixen— si no es realitzen al mateix carrer on hom viu. En definitiva, la «ciutat acollidora» exigeix que les diferents funcions urbanes estiguin disseminades pel conjunt de la trama urbana, com una xarxa contínua, defugint l'actual isolament de places i parcs, que apareixen com a oasis esparsos dins de la trama urbana. L'objecte principal d'aquest article serà mostrar que és possible recuperar aquestes activitats a la majoria dels carrers de les trames urbanes actuals. En qualsevol cas, abans d'entrar en matèria, han de restar clars tres aspectes cabdals:

1. La matèria primera sobre la qual tracta aquest article és l'espai públic, que consisteix en un recurs natural finit i, per tant, escàs.

Això comporta que tot allò que es decideixi sobre els usos de l'espai públic anirà en favor d'unes funcions i en detriment d'unes altres. En tractar-se d'un recurs finit no podem destinar tant espai com vulguem al desplaçament, i tampoc al joc, i tampoc a la trobada, etc. Contràriament, la finitud del recurs obliga a planificar i discutir sobre el repartiment d'aquest recurs.

2. Precisament, el debat sobre com utilitzar aquest recurs escàs no és un debat tècnic sinó eminentment ideològic. Per exemple, el fet que la plaça de la Porxada o el carrer Major siguin espais per a vianants no és una decisió tècnica sorgida de l'ús de programaris o algoritmes complexos. Diferentment, és una decisió ideològica, que ateny al conjunt de la ciutadania, i que respon la pregunta sobre a qui volem destinar els carrers o com volem que sigui l'espai públic.

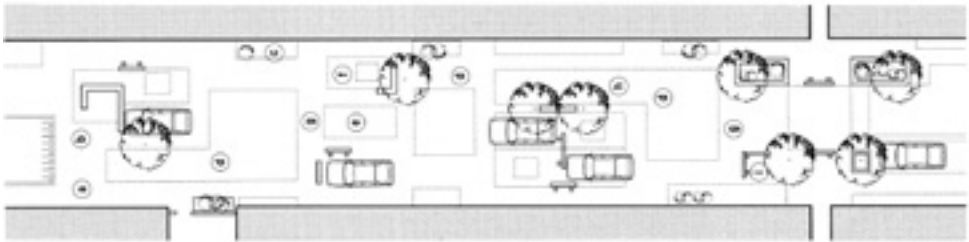
3. Canviar cap a una «ciutat acollidora» necessita un procés en paral·lel per tal d'avançar vers una ciutat on la majoria de desplaçaments es realitzin en els modes de transport més sostenibles (a peu, bicicleta i transport col·lectiu), i es minimitzi l'ús del cotxe. Argumentar que això és possible i factible en ciutats com Granollers defuig totalment l'objecte del present article, i necessitaria un altre article com aquest per desenvolupar una argumentació rigorosa. Per tant, simplement ens limitarem a demanar l'acte de fe dels lectors per creure que és possible, sense més explicacions.

Feta aquesta primera introducció i exposats els diferents aspectes anteriors, s'estableixen dos principis necessaris per tal de materialitzar la «ciutat acollidora»:

1. Sobre els carrers habitació. Tal com explica David Engwicht,¹ de la mateixa manera que en un habitatge volem maximitzar la superfície destinada a habitació (allà on passen coses) i minimitzar la superfície destinada a passadís (indispensable per arribar fins allà on les coses passen), en una ciutat hauríem de procedir de manera similar. En canvi, la «ciutat trànsit» es caracteritza perquè destina la majoria de l'espai públic a passadís per arribar als llocs, i són excepcionals les habitacions on passen coses (places, parcs o equipaments). Contràriament, enriquir la ciutat per tornar-la més acollidora exigeix que els carrers s'assemblin més a una habitació que no pas a un passadís.

¹ Engwicht, D. (2005) *Mental Speed Bumps*, Envirobook, Annandale (Austràlia).

Per a tal efecte, el mobiliari urbà ens pot ser de gran servei, si actua de manera semblant a com ho faria al menjador d'una llar: les habitacions generalment es poden travessar d'un extrem a l'altre, però no necessàriament es travessen de manera rectilínia, sinó vorejant el mobiliari existent. Igualment, dissenyar carrers habitació significa que els vehicles el podrien travessar d'un extrem a l'altre, però vorejant també el mobiliari urbà existent (arbrat, bancs, jocs infantils, estàtues, etc.).



Exemple d'un hipotètic carrer habitació. Extret de SANZ, A. (2008) *Calmar el tráfico*, Ministerio de Fomento, Madrid.



Carrers passadís (carrer Corró de Granollers) versus carrer habitació (Groninga. Autor: Alfonso Sanz). Observeu la complexitat que permet el carrer de Groninga, on és possible jugar, reunir-se, llegir, contemplar i també desplaçar-se en qualsevol mitjà de transport, així com aparcar.

En definitiva, avançar vers aquest concepte de ciutat habitació, com exposa el mateix Engwicht, significa que el cotxe esdevé un convidat als nostres carrers, i en deixa de ser l'amfitrió. Esdevenir convidat significa que l'espai públic sigui dissenyat en primera instància per als usos que defineixen precisament el fet urbà (lloc

de trobada i intercanvi, joc, reunió, passeig, etc.), així com per als mitjans de transport eminentment urbans (el vianant i la bicicleta). Una vegada establertes aquestes prioritats, la circulació de cotxes hauria d'acomodar-se a l'espai construït sota aquestes premisses, com un convidat que és benvingut sempre que no imposi les seves pròpies necessitats i modifiqui la naturalesa existent.

2. Sobre la seguretat viària. No pot existir una ciutat acollidora mentre els carrers signifiquin una amenaça palpable per a la integritat física d'aquells que no hi circulen en cotxe. En aquest sentit, cal remarcar que la seguretat viària s'ha d'aconseguir bàsicament a través del disseny dels carrers, tot cercant que la percepció que reben els conductors sigui inhibidora de prémer l'accelerador. Molt en sintonia amb el que s'ha dit al punt anterior, cal aconseguir que l'entorn transmeti als conductors el missatge que travessen un espai en el qual no són amfitrions, sinó convidats.

Les tres regles d'or per aconseguir inhibir altes velocitats als vehicles motoritzats són l'estrenyiment de les calçades, el trencament de la linealitat de les calçades i la dilució de la diferència entre vorera i calçada.



Exemples de trencaments de la linealitat, d'estrenyiments puntuals i de dilució entre la calçada i la vorera. A l'esquerra Sant Sebastià (autor: P. Avellaneda) i a la dreta Groninga (autor: A. Sanz).

S'han volgut exposar aquests dos punts perquè sovint es té força clar com dissenyar carrers per a vianants (on la presència de vehicles motoritzats és excepcional) o com projectar rondes urbanes (on la presència de vianants i ciclistes és anecdòtica o prohibida). Ara bé, entre ambdues situacions extremes se situa el 90-95% de la

trama urbana, que ni pertany al nucli històric de trama medieval ni tampoc fa referència a les noves rondes urbanes (en el cas de Granollers i de qualsevol ciutat catalana). I en aquesta trama urbana, que repetim que és la majoritària, és on els modes motoritzats i no motoritzats han de conviure.

- 34 Atès que la «ciutat acollidora» no fa referència a convertir la ciutat en un espai exclusiu per a vianants, sinó a convertir la ciutat en un espai on el cotxe sigui més un convidat que un amfitrió, és necessari anar clarificant quins són els dissenys urbans que ens permeten que sigui així.

On actuem? A la recerca d'espais per transformar

Aclarit el concepte de «ciutat acollidora» i els requisits que comporta, ara se centrarà l'atenció a observar on podem actuar per tal de convertir els carrers passadís que avui configuren la nostra ciutat en quelcom més semblant a una habitació.

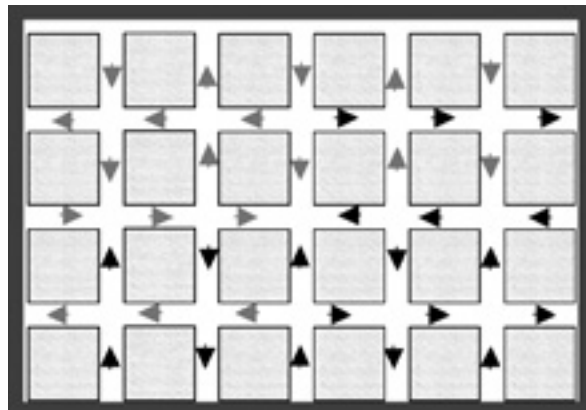
Anticipadament, ja avancem que l'objecte d'aquest apartat és argumentar que la creació de carrers habitació es pot realitzar a la majoria de carrers de la ciutat; no es tracta, doncs, d'actuacions que només es poden realitzar excepcionalment en un nombre reduït de punts de la ciutat, sinó tot el contrari. De fet, tal com s'ha exposat al principi, l'objectiu de la «ciutat acollidora» és aconseguir disseminar les oportunitats de joc, trobada, passeig, etc. per tota la ciutat, desconfinant aquestes activitats del seu aïllament actual en parcs i places. Per tant, aquest objectiu no es podria resoldre a través d'expropiacions i cessions de sòl privat convertit en públic –ni tan sols en el cas que l'administració local tingués els recursos econòmics per a la compra o expropiació de solars. Contràriament, només es pot aconseguir actuant en sòl que ja sigui de propietat pública i que per si mateix configuri una xarxa que abasti el conjunt de la ciutat. En definitiva, la solució només pot ser una: actuar sobre els carrers.

L'argumentació segons la qual els carrers habitació es poden estendre àmpliament pel conjunt de la trama urbana es basa en la coneguda teoria de la moderació del trànsit,² és a dir, l'acció de jerarquitzar el viari per tal de definir cel·les o zones on es dismi-

nueix el nombre de vehicles en circulació i la seva velocitat. Atès que més amunt ja s'ha parlat de la seguretat viària i com reduir les velocitats dels vehicles motoritzats, ara centrarem l'atenció en el primer aspecte, és a dir, la reducció del nombre de vehicles en circulació dins d'una cel·la.

La creació de carrers habitació necessita una reflexió prèvia per decidir en quines vies es permetrà el trànsit de pas de vehicles motoritzats i en quines vies el trànsit motoritzat existent serà únicament amb origen o destí dins de la zona o cel·la en qüestió.

Una vegada definides les cel·les de moderació de la circulació, és necessari implantar mesures per impossibilitar el trànsit de pas (és a dir, el trànsit motoritzat que travessaria la cel·la sense tenir com a origen o destí l'interior de la cel·la). Això s'aconsegueix generalment a través de la implantació d'un pla de sentits de circulació que impedeixi efectuar drecceres travessant la cel·la de punta a punta. Així, cal assegurar que una vegada que s'accedeix a la cel·la, només es pot circular per l'interior durant uns pocs trams, atès que els sentits de circulació de seguida han de tornar a expulsar el trànsit vers els carrers principals que delimiten el perímetre de la cel·la.



En fosc, les vies principals que delimiten la cel·la. Dins de la cel·la, observeu que els sentits de circulació establerts fan impossible travessar-la d'un extrem a l'altre.

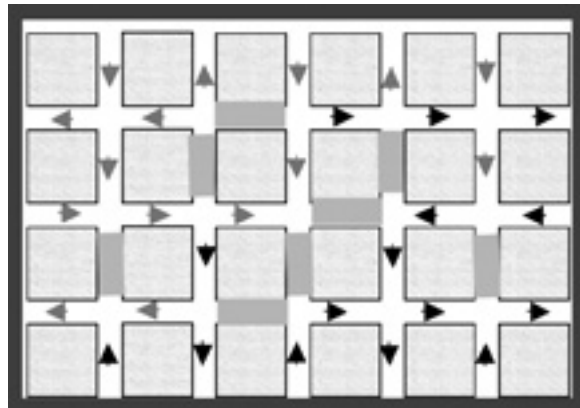
² No és objecte del present article aprofundir en la moderació del trànsit i la jerarquització del viari. Es tracta, però, d'una teoria ja àmpliament coneguda dins del món de l'enginyeria de trànsit i que començà a estendre's durant la segona meitat del segle XX als països del nord d'Europa. Per a més informació, consulteu el llibre SANZ, A. (2008) *Calmar el tràfic*, Ministerio de Fomento, Madrid.

La interrupció dels sentits de circulació es pot efectuar únicament a través de senyalització (l'opció més econòmica) o encara millor si es pot realitzar amb elements de mobiliari urbà, com ara jardineres, que ajuden a tornar acollidor l'espai urbà.



Jardineres que impedeixen la continuïtat dels sentits de circulació per al trànsit motoritzat a l'interior d'una cel·la de moderació del trànsit a la ciutat de Southampton (Regne Unit).

Ara bé, els sentits de circulació també es poden confrontar amb un espai intermedi on la circulació motoritzada estigui totalment prohibida. Aquests espais intermedis podrien ser els espais on no existeixen accessos a garatges, per exemple. De manera que en aquests espais la conversió vers un carrer habitació podria ser molt més palpable que en els trams on l'existència de nombrosos garatges sempre dificulta una transformació més accentuada. Es podria tractar d'espais més semblants a una plaça que a un carrer. En aquests casos, únicament caldria garantir l'accés dels vehicles d'emergència a totes les finques, una qüestió que es pot resoldre fàcilment amb una distribució correcta del mobiliari urbà.



Confrontació de sentits amb un espai intermediari que es restringeix totalment als vehicles motoritzats.



Exemples de trams de carrers, dins de cel·les de moderació, on els sentits de circulació dissenyats permeten restringir-hi totalment la circulació de vehicles motoritzats. A dalt, Southampton i Brighton (Regne Unit), i a baix, Copenhaguen (Dinamarca).

En definitiva, havent exposat tots aquests aspectes, allò vertaderament important per subratllar és el fet que aquestes actuacions es poden estendre al conjunt de la trama urbana, atès que generalment el 60-70% de les vies d'un municipi es consideren locals o veïnals. Vegeu com a exemple allò que estableix el Pla de Mobilitat Urbana de Granollers, on només les vies fosques són xarxa principal; a la resta de carrers, les actuacions que aquí hem exposat serien adequades i idònies.



Jerarquització viària de Granollers. Font: Pla de Mobilitat Urbana (2009).

Com actuem? Canviar les regles del joc

Si les transformacions de les quals hem parlat fins aquí haguessin de suposar una inversió econòmica astronòmica no tindria gaire sentit haver-ne parlat. Contràriament, allò imprescindible és aconseguir realitzar transformacions de manera palpable i ràpida, motiu pel qual l'aspecte econòmic de les transformacions ha de ser una qüestió per resoldre.

En aquest sentit, resta clar que les transformacions basades en obres per modificar la secció de les calçades, les voreres, l'alineació de l'arbrat, etc. són molt cares i per tant només es poden considerar de manera excepcional. Ara bé, per transformar la ciutat no ens cal modificar el tauler de joc, sinó tan sols les regles del joc que juguem sobre aquest tauler. En altres paraules, el tauler de joc és el que hem heretat i que cal amortitzar perquè va ser molt car de construir: els nostres carrers, amb unes calçades sovint sobredimensionades i unes voreres sovint massa estretes. Ara bé, allò que està permès de fer en aquests carrers és una qüestió que pot ser modificada amb rapidesa i sense gran cost econòmic. L'expressió regles del joc faria referència precisament al fet de si es permet aparcar-hi o no, quins són els sentits de circulació permesos, amb quina velocitat màxima s'hi pot circular, qui pot circular per un carril (busos, bicis), etc.

Canviar les regles del joc es pot fer a través d'actuacions econòmiques, com ara el canvi de senyalització i, sobretot, la col·locació de mobiliari urbà que modifiqui l'entorn i allò que hi està permès. Addicionalment, per dignificar l'entorn, aquestes actuacions poden anar acompanyades de pintura de colors sobre la calçada, per distanciar la percepció de carretera de les calçades urbanes i aproximar-les a espais més acollidors i habitables.

Les fotografies que s'adjunten són exemples de Nova York que pretenen transmetre el potencial de transformació d'aquest tipus de mesures, així com el grau de qualitat de les actuacions.



Exemples de quatre actuacions a Nova York de transformació de la calçada per a cotxes només amb pintura i mobiliari urbà.

Reflexions i propostes per a Granollers

L'objecte d'aquest apartat és aplicar tota la reflexió exposada al cas de Granollers. A tal efecte, s'han pres dos emplaçaments concrets per dissenyar-hi propostes en el sentit que apunta aquest article.

Els dos emplaçaments escollits han estat la plaça Pau Casals, com a espai residual a tocar d'una plaça i de la zona per a vianants del centre, i el carrer de Miquel Ricomà, com a via de la trama urbana que ja no és pròpiament del centre medieval ni de la zona de vianants. Cal assenyalar que hauria estat més fàcil si s'hagués triat un carrer de secció més generosa, com per exemple qualsevol via de barris més allunyats del centre històric. Tot i així, s'ha optat per assumir el repte de projectar un carrer d'una secció tan reduïda com el carrer Ricomà.

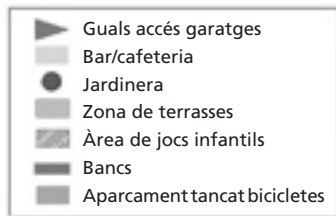
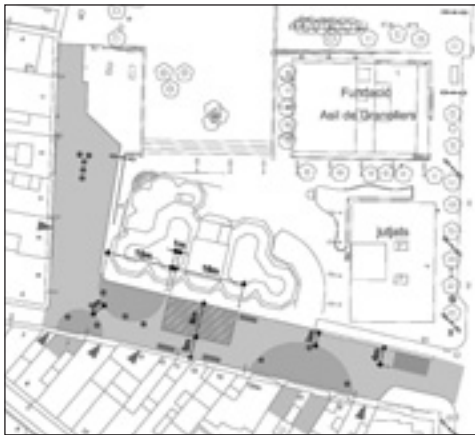
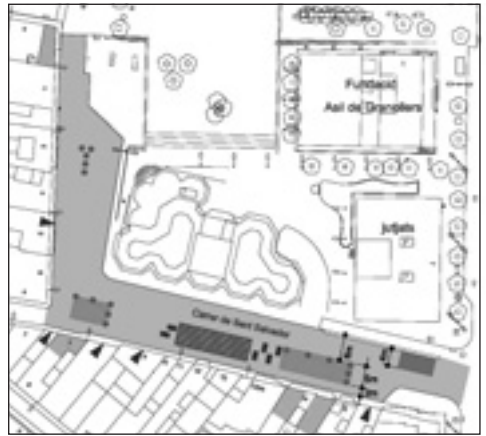
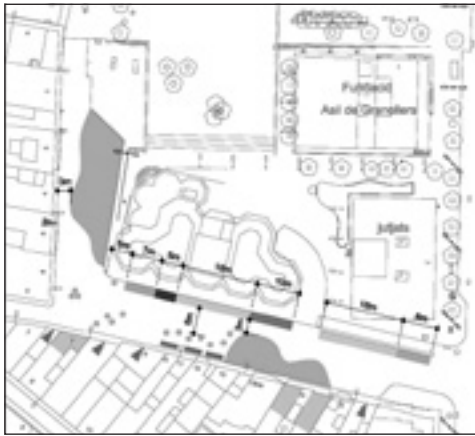
Plaça Pau Casals

En el cas de la plaça Pau Casals s'han plantejat tres alternatives diferents.

La primera conserva bastant l'actual fesomia d'aquest espai, i incorpora uns espais pintats en verd amb formes irregulars, que delimitarien els espais de terrasses dels bars i cafeteries adjacents. Les jardineres i bancs se situen pensant a dificultar l'aparcament il·legal de vehicles, i garantint l'accés als diferents garatges particulars. Igualment, les jardineres assenyalarien el canvi de sentit de circulació d'aquest cul de sac, davant del bar La Puput. Ara bé, s'observa que la proposta manté força l'actual aspecte de carrer passadís, amb l'ordenació dels aparcaments reservats per a càrrega i descàrrega (i altres reserves) a una banda de la via, i possibilita una trajectòria força rectilínia dels vehicles motoritzats –només afectada per un estrenyiment de l'espai de circulació en un punt.

La segona alternativa incorpora pintura de color marró a tota la calçada (excepte els espais de terrasses, pintats en verd), per allunyar aquest espai de la percepció d'un espai per a cotxes. S'hi accedeix des de l'avinguda del Parc a través d'un zig-zag imposat per la col·locació d'una gàbia per a l'aparcament tancat de bicicletes. La resta de l'espai s'ha dissenyat situant les terrasses, els bancs i una àrea de joc a una banda de la via, i deixant la resta de l'espai per a la circulació i les activitats de càrrega i descàrrega. En aquest cas, la càrrega i descàrrega no tindria un espai específic reservat, sinó que es podria fer allà on més convingués o on fos factible (talment com en un carrer per a vianants). La proposta permet el doble sentit de circulació, sense impediments en cap punt, i el canvi de sentit es faria al voltant de les jardineres situades en proximitat al carrer de Marià Maspons.

Finalment, la tercera alternativa alterna les zones de terrasses i de jocs infantils a banda i banda de la via, de manera que es trenca la linealitat de la circulació motoritzada i es dissenya l'espai més com una habitació que no pas com un passadís. A més, en alguns punts s'impedeix el doble sentit de circulació, cosa que obliga els vehicles que circulen en sentits oposats a posar-se d'acord entre ells i cedir-se el pas.



Tres alternatives plantejades per a la plaça Pau Casals. Font: elaboració pròpia.

Carrer de Miquel Ricomà

Com ja s'ha dit més amunt, projectar el carrer de Ricomà suposa un gran repte, atesa la reduïda secció entre façana i façana. Ara bé, també és cert que quan es miren fotografies de la vida que havia tingut aquest carrer, aleshores hom comença a pensar que l'espai té prou potencialitat. De fet, la fotografia no fa més que evidenciar allò que tant ens costa de veure: si el carrer és prou ample per encabir un carril de circulació i un cordó d'aparcament

–que són les activitats urbanes més consumidores de sòl– aleshores el carrer també és prou ample per a un munt d'altres activitats urbanes que no exigeixen tant d'espai.



43

Carrer de Ricomà, anys 20 (Fotografia: Autor desconegut / Col·lecció Ajuntament / Arxiu Municipal de Granollers)

A diferència de la plaça Pau Casals, només s'ha dissenyat una única proposta per al carrer Ricomà. Ara bé, la proposta es divideix en dos trams diferents.

Al primer tram, entre el carrer Annibal i el passatge Llorer, existeixen molts garatges particulars, separats entre ells uns pocs metres de distància. Per tant, atès que cal assegurar l'accés dels cotxes fins als garatges, la proposta preveu fonamentalment una única actuació, que consisteix a crear dues zones d'estada amb bancs (o blocs de pedra) i jardineres. Aquestes zones d'estada estan pensades per possibilitar que la gent s'assegui i gaudeixi d'una de les postals urbanes més característiques de Granollers i que actualment no és fàcil de contemplar: el campanar vist des del carrer de Ricomà.



Proposta per al carrer de Miquel Ricomà. Font: elaboració pròpia.

Aquesta actuació s'acompanyaria d'algunes jardineres rectangulars situades sobre la calçada sense dificultar l'accés als garatges, però que forçarien un cert zig-zag dels vehicles, a la vegada que embellirien el carrer.

El segon tram, entre el passatge del Llorer i el carrer d'Isabel de Villena, ofereix més possibilitats gràcies al fet que únicament hi ha un garatge, i que se situa pràcticament a tocar del carrer d'Isabel de Villena. Per tant, la pràctica totalitat d'aquest tram pot estar lliure de circulació motoritzada quotidianament (de fet, només cal assegurar que l'accés de vehicles sigui possible per a les situacions d'emergència d'ambulàncies, policia i bombers). Així, doncs, la transformació del carrer en aquest tram pot ser més important que en el tram anterior. En aquest sentit, es proposa situar unes terrasses davant dels dos negocis de restauració que hi ha a tocar del passatge del Llorer (aquestes terrasses permeten el pas d'un camió de bombers, atès que tan sols consisteixen en pintura verda sobre la calçada actual), acompanyades d'uns jocs infantils, bancs i jardineres al centre de la calçada actual i a l'altura de la comissaria. Aquests elements de mobiliari urbà es col·loquen impossibilitant el pas de vehicles motoritzats d'una banda a l'altra, per assegurar que aquesta via deixi de ser un carrer de pas per als cotxes. Finalment, també s'ha pensat a col·locar un banc davant del passatge del Llorer, aprofitant les vistes que possibilita aquesta obertura de la trama urbana.

La prova pilot realitzada per l'Ajuntament al carrer de Ricomà

Durant la tercera setmana de setembre de 2011, l'Ajuntament de Granollers realitzà una prova pilot al carrer de Ricomà per transformar-lo entre els carrers del Príncep de Viana i d'Isabel de Villena. Malgrat que a la xerrada del mes de juny de 2011 no es pogué presentar la iniciativa, aquesta presenta una total sintonia amb tot allò exposat fins aquí, i és per això que s'ha considerat oportú exposar algunes reflexions en aquestes pàgines.

En concret, la prova pilot executada per l'Ajuntament consistí en les actuacions següents (els diferents elements de mobiliari urbà que s'esmenten foren reaprofitats, per evitar haver de comprar mobiliari per a una prova pilot):

a) Supressió del cordó d'aparcament existent.

b) Impediment del trànsit de pas a través del carrer Ricomà mitjançant l'emplaçament de mobiliari urbà al mig de la calçada (vegeu més avall).

46 c) Instal·lació de diverses jardineres per forçar el zig-zag dels vehicles i obligar-los a moderar la velocitat.

d) Al subtram sense garatges, entre el passatge del Llorer i el carrer d'Isabel de Villena, les modificacions foren:

- Col·locació, davant del passatge del Llorer, de dues peces de formigó al mig de la calçada. D'aquesta manera, s'impedí el trànsit de pas d'un extrem a l'altre del carrer, tenint en compte que els veïns i la distribució de mercaderies són els únics interessats a entrar al carrer. Al seu torn, les peces, situades de manera que es pogués saltar de l'una a l'altra, convidaven a asseure-s'hi o a enfilars'hi.

- Col·locació de tres bancs.

- Creació de jocs infantils al terra (xarranca i tres en ratlla); els jocs foren dibuixats pels mateixos veïns.

- Atorgament de permís als tres negocis de restauració existents per instal·lar una terrassa a la calçada.

El principal repte de la prova pilot executada al carrer de Miquel Ricomà era aconseguir que el carrer acollís les persones i les convidés a romandre-hi. Aquest repte no era pas petit, ni es pot comparar amb les experiències de conversió per a vianants del centre o del carrer Major. Mentre que aquells espais, prèviament a les transformacions, ja disposaven d'una gran massa d'usuaris –fet que assegurava un cert grau d'èxit de l'actuació–, en aquest cas l'ús de l'espai que es pretenia promoure era totalment inexistent o, més ben dit, latent. En altres paraules: el risc que els bancs, jocs i altres elements de mobiliari urbà emplaçats al carrer de Ricomà restessin deserts durant la setmana de la prova pilot era com a mínim incert, si no elevat.

Sortosament, es pot afirmar que la prova pilot resultà un èxit. S'observà un ús continuat del carrer durant les tardes, i va esdevenir un vertader espai d'estada. Aquest ús s'expressà fonamentalment a través del joc dels infants i la trobada dels veïns a les portes dels habitatges i als bancs. En aquest sentit, cal remarcar que el joc infantil no vingué tant de la mà dels jocs pintats a terra, sinó pel

fet que els infants van passar les tardes amb bicis, patinets, tricicles i pilotes, perseguint-se o jugant per terra. Constituï, doncs, un ús radicalment diferent del carrer, que, en paraules d'alguns veïns, els permeté no haver-se de quedar tancats a casa o haver d'anar a les aglomeracions de les poques places existents.

En qualsevol cas, en un intent d'escapar de les anècdotes particulars, podríem afirmar que els aspectes positius que va aportar la prova pilot són tres:

a) Una demostració palpable de la incidència del disseny urbà per aconseguir que els carrers no expulsin la gent (dins dels seus habitatges, a parcs i places llunyanes, a activitats extraescolars, etc.), sinó que aconseguixin acollir-la i fixar-la. La prova pilot va aconseguir en molt pocs dies que el carrer no restés buit, i va fer patent la necessitat de les persones de disposar d'espais de convivència de gran proximitat i quotidianitat. En concret, l'experiència va permetre tornar visible i real una necessitat social que les nostres ciutats actualment obliguen a mantenir latent i adormida.

b) Una mostra del potencial de les mesures de baix cost econòmic (en aquest cas, de cost nul, atès que es va reaprofitar mobiliari de propietat municipal) per transformar l'ús del carrer. De fet, la veritable transformació no seria una hipotètica futura remodelació urbanística per estrenar un nou paviment, sinó que els canvis realitzats (eliminant l'aparcament, dissuadint el trànsit de pas i instal·lant mobiliari urbà) constitueixen la veritable transformació.

c) L'obertura d'un debat veïnal sobre com i per a qui han de ser els carrers, perquè s'ha fet evident que no es tracta d'un debat tècnic (si fos així, no s'hauria pogut executar ni tan sols la prova pilot), sinó eminentment ideològic.

En definitiva, actuacions com aquesta obren el debat sobre què podem fer més enllà de l'àrea de vianants del centre, a qualsevol barri de la ciutat, cercant actuacions que transformin no només la cara dels carrers, sinó sobretot l'ús que en fan els mateixos residents. Ha de restar clar, doncs, que no es tracta d'actuacions que busquin atreure grans volums de persones, sinó que els protagonistes d'aquestes transformacions en l'ús dels carrers «només» poden ser i han de ser els mateixos veïns.



Prova pilot executada per l'Ajuntament de Granollers al carrer de Ricomà (setembre 2011). S'hi observen nens jugant, veïnes assegudes al portal de casa, botiguers xerrant a la porta, gent asseguda als bancs i vianants de pas.

Epíleg

Per acabar, es vol subratllar que l'aposta per una ciutat més acollidora no s'ha d'entendre com un ideal utòpic, atès que l'ordenació de l'espai públic és una competència íntegrament dels ajuntaments.

Si a aquest fet hi sumem que les propostes realitzades són ràpides d'implementar i assumibles econòmicament, aleshores es pot afirmar amb facilitat que el canvi de model de ciutat que es proposa és factible i possible.

Finalment, també es vol assenyalar que els beneficis de la «ciutat acollidora» són múltiples i, sovint, donen resposta a grans reptes contemporanis de la nostra societat, com poden ser:

1. Salut pública: les millores es produirien en termes de descens de l'accidentalitat, reducció del sedentarisme (que entronca amb els problemes d'obesitat infantil que ja estem detectant a casa nostra), millora de la qualitat de l'aire i reducció de la contaminació acústica. Tots aquests elements constitueixen els principals problemes de salut pública del món urbà occidental.

2. Seguretat: la seguretat (objectiva i subjectiva) s'aconsegueix fonamentalment a través de la presència de persones al carrer. Contràriament al que molts reclamen, la seguretat no s'assoleix a través de control policial i càmeres de videovigilància, sinó a través de la presència de gent (i, sobretot, persones heterogènies) a l'espai públic. Segurament s'estarà d'acord que un carrer buit de gent és percebut com a insegur per moltes persones, en especial entre els col·lectius més vulnerables. Pretendre situar un policia a cada cantonada, o invertir en vigilants que visionessin a distància les imatges capturades per milers de càmeres de videovigilància, no només resultaria econòmicament nefast, sinó que –el més important– no asseguraria ni que la ciutat fos segura ni tan sols que la gent se sentís segura; ans al contrari.

3. Democratització de l'espai públic: convertir el 60-70% de la trama urbana en carrers habitació significa dedicar bona part de l'espai públic a funcions i mitjans de transport universals, és a dir, accessibles a tothom. A més, la ciutat acollidora permet aportar qualitat i dignitat a totes les persones, estenent l'habitatge particular davant de la porta de casa, en un espai comú, públic i compartit.

4. Eficiència en l'ús d'un recurs escàs: la ciutat acollidora suposa passar de la simplicitat d'uns carrers bàsicament destinats als desplaçaments, a la complexitat d'integrar i fer compatibles diferents funcions urbanes en un mateix espai. Per tant, es tracta d'un ús més eficient de l'espai públic.

5. Potenciació dels vincles de les persones amb l'entorn urbà:

possibilitant un ús intensiu de l'espai, els llocs adquireixen significat per a les persones, les quals s'hi vinculen emotivament. La ciutat acollidora accentua i potencia aquests vincles, i redueix –en major o menor mesura– les possibilitats de vandalisme al mobiliari urbà, sobretot en experiències de jardineria comunitària i horts urbans.

6. Autonomia de les persones:

aconseguir que els carrers siguin un espai que aculli els més febles i vulnerables (per exemple, permetent el joc dels infants sense la contínua vigilància dels adults, o la reunió dels més grans) no només incrementa l'autonomia d'aquests, sinó la d'aquelles persones que avui han de dedicar un gran nombre d'hores setmanals a tasques de simple vigilància (no cura). Mentre que la cura és positiva tant per al qui la realitza com per al qui la rep, la vigilància no aporta beneficis a cap de les dues parts.

7. Competitivitat de la ciutat compacta versus la ciutat difusa:

avançar vers una ciutat més acollidora és un requisit indispensable per tal que la ciutat compacta (densa) pugui oferir, en bona mesura, allò que tant s'anhela i es proclama de la ciutat difusa o les urbanitzacions: qualitat acústica, qualitat de l'aire, tranquil·litat i espais verds. Atès que la ciutat compacta es caracteritza perquè ofereix serveis i oportunitats (de feina, de relació social, d'associacionisme, d'oci, etc.), si també oferís bona part d'allò que moltes persones van a buscar a les urbanitzacions, aleshores començaríem a tenir resolta una part d'un dels principals problemes territorials del país.

Màrius Navazo

Geògraf