



BARCELONA

Carlos Moreno

ARQUITECTE I PROFESSOR DE LA UNIVERSITAT DE LA SORBONA

“Estem recuperant espai que el cotxe xuclava com una ventosa”

MARIA ORTEGA
BARCELONA

Viure amb tot el que necessites a una distància d'un quart d'hora a peu o en bicicleta, tant de la feina com del supermercat, l'escola o el metge. I que la mobilitat deixi de ser una obligació diària i passi a ser una opció. És la idea fonamental de la ciutat dels 15 minuts que defensa Carlos Moreno, que és professor de la Sorbona i assessora l'alcalde de París, Anne Hidalgo, en temes urbanístics. Moreno ha visitat Barcelona per participar en una conferència organitzada pel RACC Mobility Institute i exposar el model de ciutat de la proximitat.

Ens movem massa?

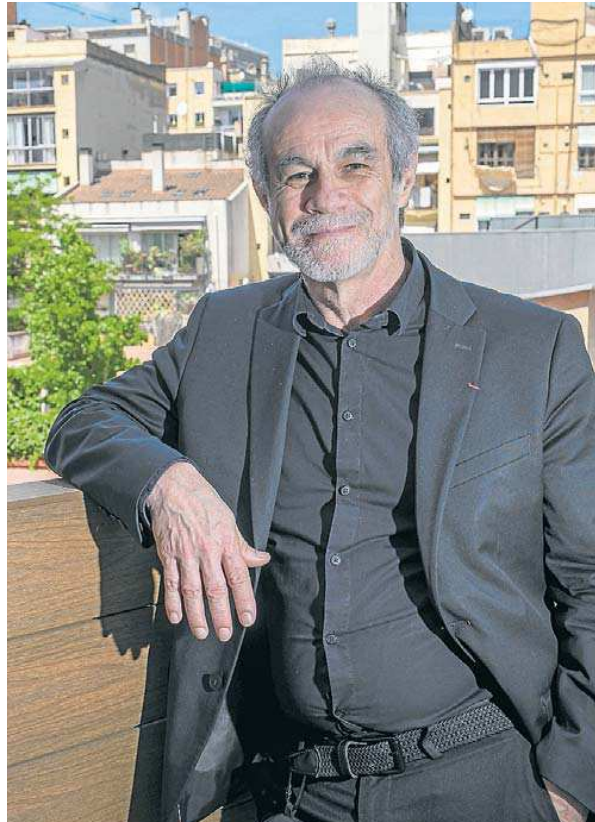
Sí, hem de passar de la mobilitat obligada a una mobilitat escollida, i això vol dir poder decidir de quina manera volem viure. Donar al temps una dimensió humana. En les societats modernes productives, el temps és bàsicament laboral i perdem diàriament la vida precisament per sortir a guanyar-nos la vida. Deixem de banda el temps social, el de la família, els amics, la creativitat... Et lleves d'hora, pots tenir una hora de trajecte fins a la feina i una altra hora de tornada al vespre. I sopes tard i, si tens fills, ja els trobes enganxats a la tele o a les xarxes socials. La pregunta ha de ser: ¿en quina ciutat volem viure?

Però ¿com podem canviar aquests horaris des de l'urbanisme?

Estem vivint en una societat que té un productivisme lligat al funcionalisme: un lloc-una funció. Si volem recuperar el temps útil, ens hem d'interrogar sobre com fer servir els espais urbans. Barrejar usos perquè no hi hagi barris especialitzats en una determinada funció.

A Barcelona ho hem vist amb la pandèmia al Barri Gòtic: sense turisme, ha perdut el pols.

Exacte. I no pot ser. No podem tenir barris centrats només en el turisme o zones on només s'hi va a treballar i que a partir de les sis de la tarda queden mortes, i d'altres que van al revés i la gent les omple de vida només quan acaba la jornada laboral. Per a l'urbanisme modern de després dels anys 70, l'essència del món urbà era construir zones especialitzades en llocs de treball amb jerarquies que representaven una estructura social i comportaven certes mobilitats: si ets executiu, tens cotxe per moure't; si ets un executiu important, tens un cotxe amb xofer, i si estàs a la zona baixa de l'escala, et mous en metro. Per



MANOLO GARCÍA

què un executiu ha d'anar en cotxe? Per què hem d'anar tants dies per setmana a la feina?

¿El covid ens ha demostrat que és possible estalviar desplaçaments?

Sí, i ha fet una altra cosa fonamental: ens ha ensenyat la importància de la proximitat, del barri. Molta gent va conèixer els veïns quan es trobaven als balcons aplaudint els sanitaris. Hem pres consciència que el veïns existeixen i s'han generat noves solidaritats. I quan, a més, ara tens l'oportunitat de recuperar l'espai públic, aquell que abans els cotxes xuclaven com si fossin ventoses, aquest espai es converteix en un nou lloc de convivència.

A Barcelona l'urbanisme tàctic ha generat molta crítica. Com el veu?

Es una tendència mundial que dona resposta a les necessitats de trobar alternatives en poc temps per canviar llocs on els vehicles tenien massa espai en relació a les necessitats. La qüestió no és que el cotxe sigui un enemic, sinó mantenir les prioritats: en ciutats compactes, com Barcelona, la prioritat la tenen d'entrada el vianant, la bicicleta i el transport públic, i també els cotxes elèctrics com-

partits i el taxi. I al final de tot hi ha el vehicle particular. L'autosolisme, el cotxe que mou una única persona, ha de ser l'últim de tots. L'urbanisme tàctic permet millorar la repartició de l'espai públic i em sembla una necessitat. A París hem decidit convertir-lo en carrils permanents i protegits.

¿Com s'està fent a París per reequilibrar els usos de cada barri?

Ja hi ha hagut canvis i n'hi haurà molts més. Hem obert escoles els cap de setmana per a activitats de barreja social, com acollir associacions de dones per fer cant o pràctiques artístiques. També s'han obert dependències de l'Ajuntament que funcionen com a sales d'estudi per a joves i s'han promogut iniciatives perquè les discoteques, que tenen un horari molt acotat les nits de cap de setmana, puguin obrir com a espais on els joves poden anar a fer sessions esportives amb un entrenador. Estem transformant edificis d'oficines perquè tinguin allotjament i viceversa. Ecologia, economia i sociabilitat han d'anar de braç per a una proximitat feliç. —