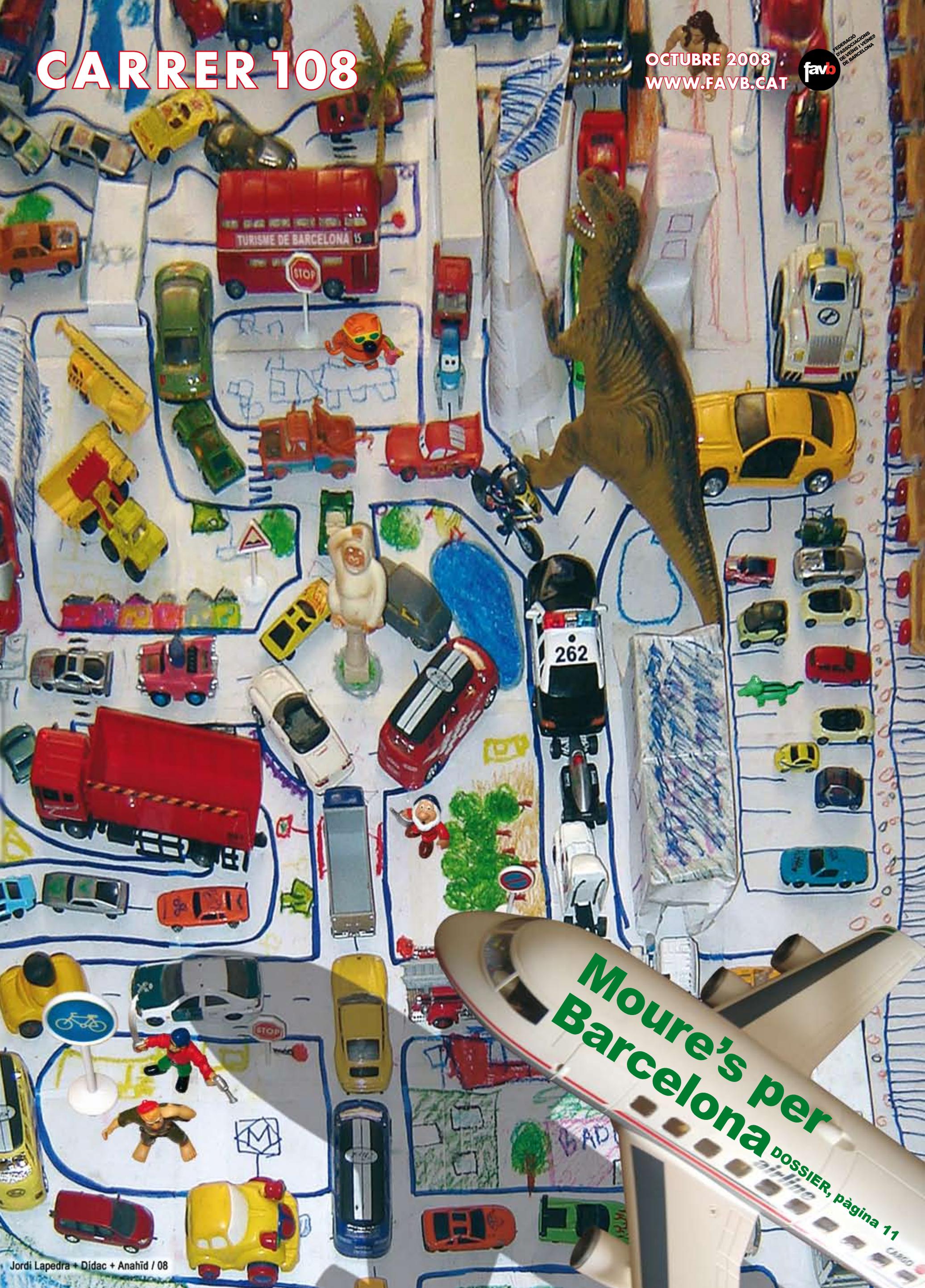


CARRER 108

OCTUBRE 2008
WWW.FAVB.CAT



**Moure's per
Barcelona** DOSSIER, pàgina 11

Hereu tanca en fals

“La ciutat ha venut una moto que exclou i no és original”

— Manuel Delgado
Antropòleg

VICENT CANET

L'antropòleg Manuel Delgado, expert en l'estudi de les identitats col·lectives en contextos urbans, és des de fa anys força crític amb el *model Barcelona*. Ho prova el seu últim llibre, *La ciudad mentirosa. Fraude y miseria del "modelo Barcelona"*, on considera que s'ha convertit la ciutat en un parc temàtic i reivindica el conflicte com a consubstancial al món urbà.

— En temps passat les coses van ser millor a Barcelona?

— En una ciutat es produeixen canvis permanentment; és inevitable que es perdin coses i se'n guanyin d'altres. No té cap sentit ser nostàlgic o estar en contra dels canvis que una ciutat experimenta per la seva pròpia naturalesa. La meua queixa no és que Barcelona hagi canviat sinó que, en el fons, no ha canviat tant perquè està en mans dels de sempre. Des de finals del segle XIX, Barcelona està pràcticament en venda. Per això s'ha creat una marca internacional com “a model de ciutat moderna que manté també els valors més positius de la seva història”. Aquesta retòrica no és un invent dels nous ajuntaments democràtics; sempre ha estat així. Amb la transició va haver-hi un canvi de sistema polític, sí, però no sé fins a quin punt el que esperàvem. I Barcelona, en molts aspectes, no ha trencat amb el model urbanístic de l'alcalde franquista José Maria Porcioles.

— Contra el “caos” de les identitats contradictòries i el conflicte consubstancials a una ciutat, l'urbanisme i festes com la Mercè han forjat patriotisme local?

— La idea que Barcelona ha estat un gran població però no un gran poble la va formular el poeta Joan Maragall. Des de principis del segle XX, el poder va veure indispensable crear una unitat moral que justificués determinades polítiques. Calia una política de control sobre la població que evités o amagués els conflictes i les contradiccions pròpies de la ciutat i la seva



IGNASI R. RENOM

L'antropòleg Manuel Delgado

veritable diversitat. Què tenen en comú el barri de la Ribera i Nou Barris o Sarrrià? No és nou aplicar, en el cas de la democràcia a partir de la Mercè, unes polítiques festives que creïn sentiment de pertinença per sotmetre una ciutat que ha estat niu de revoltes i conflictes, amb una llarga història de rebel·

“Com a totes les ciutats, les reformes urbanístiques s'han fet amb l'objectiu de pacificar els espais més conflictius, la seva veritable diversitat”

lia. De fet, totes les reformes urbanístiques s'han fet amb l'objectiu de pacificar els espais més conflictius, però això no és un fenomen original de Barcelona; passa a totes les ciutats.

— Què diferencia el model de Barcelona dels altres?

— S'està produint una homologació entre les grans ciutats europees: no hi ha res que s'assembla més a un centre històric singular que un altre centre històric singular. La privatització de l'espai públic

i la submissió als interessos privats fa que totes les ciutats acabin semblant parcs temàtics. La particularitat real dels barris barcelonins, producte de la seva pròpia matèria humana, tendeix a esvair-se sota polítiques de planificació de l'espai públic destinades a vendre la ciutat com a marca. Una altra cosa és que s'acabi aconseguint. Al Raval, per exemple, on es ven l'element del multiculturalisme com un ganxo per pacificar-lo i fer-lo atractiu als turistes i les classes mitjanes a costa dels pobres i de la seva conflictiva història. S'està molt lluny d'assolir l'objectiu que l'Ajuntament tenia en obrir-hi la Rambla.

— I quina és la singularitat, doncs, del model Barcelona?

— La singularitat del model Barcelona és, precisament, que s'ha volgut vendre com a model quan no té res d'original. Les dinàmiques de gentrificació, terciarització i tematització són comunes a totes les ciutats i un fenomen vinculat a la globalització. Hem venut una moto que només tenia de particular l'èmfasi en el marketing destinat a Llatinoamèrica.

— El Fòrum 2004 va ser una estratègia més per vendre?

Una pedra a la sabata del poder

Manuel Delgado (Barcelona, 1956), dona classes d'Antropologia a la Universitat de Barcelona i és d'aquells professors que fan pensar els alumnes. Apassionat, atabalat, provocador i descarnat a l'hora de desvetllar contradiccions intel·lectuals i socials, ningú que li escolti una classe, conferència o intervenció radiofònica quedarà indiferent. Guanyador del 27è Premi Anagrama d'Assaig per l'obra *El animal público*, aquest veí del Clot es mou per la ciutat amb bicicleta. No es considera cap gurú amb autoritat per donar lliçons de moralitat a l'esquerra, però des que va abanderar la crítica intel·lectual al Fòrum 2004 és una pedra incòmoda a la sabata del poder. Entre els seus darrers llibres destaca *Elogi del vianant* i *La ciudad mentirosa*, on critica el *model Barcelona*. També ha participat en un estudi de la UB que denuncia el racisme als bars del Raval.

— El Fòrum va ser un esdeveniment dissenyat a partir de la imatge creada per a Barcelona a partir dels Jocs Olímpics de 1992, quan es va postular com a capital europea de la cultura, de la convivència i del multiculturalisme. Aleshores, la capital catalana es volia vendre com el revers de l'infern que es vivia a l'altra banda de la Mediterrània, a Sarajevo. Calia demostrar que era possible que gent diferent acabés coneixent-se, convivint, esti-

“Lluny d'una crítica pseudollibertària, aposto per les associacions de veïns i perquè els poders públics exerceixin com a tals”

mant-se. I tornem a la idea de pacificar i expulsar qualsevol conflicte de la ciutat.

— Però no s'ha millorat la qualitat de vida a la ciutat?

— No negaré que hi ha hagut millores en l'espai públic. El problema és a quin preu s'ha aconseguit. El model Barcelona està creant exclosos, gent que no pot pagar el privilegi immens de viure en una ciutat tan maca. L'exclou ets tu, la meua filla, la gent jove, els pobres, els lletjos, els vells i els que dubtin públicament de com és de magnífica Barcelona. En definitiva, qualsevol persona que no estigui en disposició de finançar-se el cost de viure en el que és un mer producte d'aparador.

— Si el model és un fenomen global esdevé complex aturar-lo. Quin paper tenen els moviments socials?

— Cal que algunes associacions de veïns tornin a ser el que eren. Les meves pretensions són modestes; no tinc cap fórmula màgica. Encara crec en els valors de la lluita que són consubstancials a aquesta ciutat. Però també em preocupa que moltes polítiques antiurbanístiques siguin tan estètiques. Allò més important és el que es fa en contra del poder i joestic per la feina d'algunes associacions de veïns. Però la meua crítica no implica una desqualificació total; no em sento vinculat a una imatge pseudollibertària de la ciutat, ni pretenc que es construïxin contrapoders. Només demano als poders públics que exerceixin com a tals i que vagin més enllà de mantenir l'espai públic en condicions de ser vendible.

el 'model Barcelona'

Els socialistes reconeixen ara, darrera de la resta de partits i anys després de que ho alertessin la FAVB, els moviments socials i alguns intel·lectuals, que el 2004 ja s'havia esgotat el projecte de ciutat vigent en els últims 30 anys. Però ni l'autocrítica i contradictòria ponència del 9è congrés del PSC de Barcelona ni l'alcalde Jordi Hereu plantegen alternatives

clares. Nous hotels i oficines per al turisme massiu i el negoci especulatiu, el 'pelotazo' del Barça, la pel·lícula de Woody Allen, l'etapa del Tour de França, el projecte de nou zoo, la incertesa del túnel d'Horta o interrogants del 22@, del pla de barris i de la nova Diagonal insinuen la continuïtat de l'esgotat 'model Barcelona' en la seva versió més denostada

MARC ANDREU

Més val tard que mai. Encara que sigui a mitges i amb cert grau de cinisme o de responsabilitats ignorades. Des de la perspectiva de la FAVB, les associacions de veïns i els moviments socials urbans, aquesta és la lectura que es pot fer de la ponència marc del 9è congrés que el PSC de Barcelona, el partit que ostenta l'alcaldia de la capital catalana des de 1979, celebrarà del 24 al 26 d'octubre. En síntesi, els socialistes admeten per primer cop, i com una "obvietat", que "l'anomenat model Barcelona està esgotat" i que la ciutat "es troba en una nova etapa" que requereix d'un "nou relat". Per, entre d'altres coses, conjurar "el perill" que el PSC perdi una majoria electoral a la baixa des del 2003 i que "dóna senyals inequívocues d'haver arribat al seu màxim potencial".

Esgotament del projecte

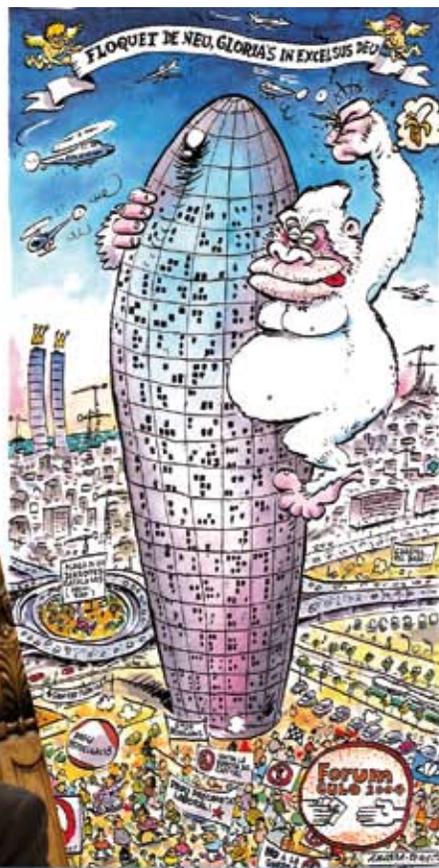
D'entrada, els socialistes afirmen que "mai no ha existit un model Barcelona" si s'entén com una "proposta predefinida, tancada i perfectament elaborada" sobre la ciutat a construir des de 1979. La ponència del PSC també diu que vol defugir "un debat de perfil més acadèmic que polític" i que no sembla "gaire útil o pertinent elevar a la categoria de model la trajectòria global de la ciutat els darrers 30 anys". Però, al mateix temps, els socialistes reivindiquen el "balanç positiu" d'una "fórmula que expressa sobretot el posicionament de la marca de ciutat en l'escena internacional". I conclouen que "si l'anomenat model Barcelona està avui esgotat és perquè en molt bona mesura ha assolit els seus objectius en la llarga etapa modernitzadora precedent (1986-2004)".

Sorpren que, després de perdre el 2003 el 25% de la representació electoral obtinguda quatre anys abans i d'haver fet el seu 8è congrés el 2004, el PSC de Barcelona no reconegui fins ara que "el nou temps no va començar ahir sinó ja fa alguns anys". És significatiu que el partit de l'alcalde admeti, encara que sigui més de quatre anys després, que "una part de les crítiques socials i mediàtiques que va rebre el Fòrum 2004 i del fred

entusiasme popular que generà" responien a l'esgotament d'un model de ciutat "sotmesa ja plenament a l'impacte de la globalització".

Bastant abans que el PSC, pràcticament tota la resta de forces polítiques barcelonines havien expressat ja que el model de ciutat estava esgotat. Ho va fer el mateix any 2004 l'ecosocialista Imma Mayol en un polèmic article a *El País*, al maig, que refusava el creixement urbà a cops de grans esdeveniments com el Fòrum i, després, al setembre, en una conferència d'ICV titulada *Barcelona en minúscules*. També en una conferència, el març del 2007, el republicà Jordi Portabella va exposar la necessitat de refer el projecte de ciutat. De fet, dos mesos més tard, ERC

va trobar en el model de ciutat la justificació a una sortida del govern municipal tripartit forçada per la seva davallada electoral i les pugnes internes. Finalment, el nacionalista Xavier Trias, amb qui CiU ja va fer la campanya



electoral del 2007 en clau més socialdemòcrata que el PSC, va sentenciar el maig del 2008 que el model de ciutat estava "esgotat i agonitzant" i que Barcelona, amb "una manca de credibilitat democràtica a l'Ajuntament" i sense "consensos", no tenia "cap estratègia de futur".

Els que ja havien avisat

No obstant, els polítics han anat sempre per darrera de les reflexions d'intel·lectuals i moviments socials menystinguts pel poder i amb poc ressò mediàtic que ara, potser massa tard per redreçar algunes coses, veuen implícitament reconeguda la seva veritat. Cal recordar que des d'abans de 1992 la FAVB qüestiona el model de ciutat imposat sota la bandera dels Jocs Olímpics. La prova en són els continguts d'aquesta mateixa publicació (nascuda el 1991), com, en concret, el monogràfic olímpic de *La Veu del Carrer* titulat *La Barcelona de Maragall*. Intel·lectuals crítics i reconeguts professionals dedicats a la ciutat com Manuel Vázquez Montalbán, Manuel Delgado, Horacio Capel, Josep Maria Montaner, Jordi Borja, Albert Rocio, Ferran Navarro, Enric Tello i Mercè Tatjer, entre d'altres, han anat alertant des d'aleshores, en sintonia amb el moviment veïnal, de la fi del model Barcelona.

Però si 1992 és un punt d'inflexió encara minoritari en la crítica al projecte de ciutat, el 2004 aquest moviment crític, abanderat per uns revitalitzats moviments socials, aconsegueix l'hegemonia cultural. Ho va certificar simbòlicament, en un debat del Fòrum 2004, Josep Ramoneda quan va anunciar la fi del "consens urbà" aconseguit a Barcelona als anys 70. Aquell consens que Vázquez Montalbán havia situat abans, i amb data de caducitat avançada a mitjan anys 80, a l'entorn de "la construcció de la ciutat democràtica" albirada durant la transició. El 2004 és també la data

CONTINUA A LA PÀGINA 4 ⇨

Què llegir per entendre i criticar

- | | | | |
|---------|--|--|--|
| LLIBRES | BORJA, Jordi i MUXI, Zaida (Eds.). <i>Urbanismo en el siglo XXI: una visión crítica</i> . Barcelona: Edicions UPC, ETSAB, 2004. | DELGADO, Manuel. <i>La ciudad mentirosa. Fraude y miseria del 'modelo Barcelona'</i> . Madrid: Catarata, 2007. | <i>Barcelona</i> . Barcelona: Edicions UPC, 2003. |
| | CAPEL, Horacio. <i>El modelo Barcelona: un examen crítico</i> . Barcelona: Ediciones del Serbal, 2005. | MASCARELL, Ferran. <i>Barcelona y la modernidad. La ciudad como proyecto de cultura</i> . Barcelona: Gedisa, 2008. | RESINA, Joan Ramon. <i>La vocació de modernitat de Barcelona. Auge i declivi d'una imatge urbana</i> . Barcelona: Galaxia Gutenberg, 2008. |
| | DEGEN, Mònica, i GARCÍA, Marisol (Eds.). <i>La metaciudad: Barcelona. Transformación de una metrópolis</i> . Barcelona: Anthropos, 2008. | MONTANER, Josep Maria. <i>Repensar</i> | UNIÓ TEMPORAL D'ESCRIBES (UTE). <i>Barcelona, marca registrada. Un model per desarmar</i> . Barcelona: Virus, 2004. |
| | DELGADO, Manuel. <i>Elogi del vianant</i> . | futura". <i>Sin Permiso</i> . Barcelona: Ediciones de Intervención Cultural, 20 d'abril de 2008. http://www.sinpermiso.info/textos/index.php?id=1802 | CAPEL, Horacio. "El debate sobre la construcción de la ciudad y el 'modelo Barcelona'". <i>Scripta Nova</i> . Barcelona: UB, 15 de febrer de 2007, vol. XI, n.º. 233 http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-233.htm |

ANDREU, Marc. "Moviments socials i crítica al 'model Barcelona'. De l'esperança democràtica de 1979 al miratge olímpic de 1992 i la impostura cultural del 2004". *Scripta Nova*. Barcelona: Universitat de Barcelona, 1 d'agost de 2008, vol. XII, núm. 270 (119). <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-119.htm>

BORJA, Jordi. "La izquierda errante en busca de la ciudad



VE DE LA PÀGINA 3

a partir de la qual comencen a proliferar llibres i estudis crítics amb l'urbanisme i la *marca Barcelona* (vegeu desglossat). I el 2004 és també el moment en què l'urbanista i extint d'alcalde Borja, un dels ideòlegs i difusors als anys 80 i 90 del model Barcelona, va posar per primer cop en qüestió un referent fins aleshores idealitzat i premiat internacionalment.

Borja va advertir del perill de trencament del *model Barcelona* per culpa de la força de la iniciativa i els interessos privats i va reconèixer que des de finals dels anys 80 "l'urbanisme de promotors i negocis tendeix a supplantar l'urbanisme ciutadà i redistributiu que defineix el model Barcelona".

Encara que tímidament, ara el PSC admet que "la fórmula de gestió municipal basada en la coordinació política d'interessos privats i públics a fi de servir l'interès cívic general presenta avui un equilibri més fràgil". Per fer-hi front, tímidament, el PSC vol "reforçar el lideratge polític de l'alcalde i del govern de la ciutat per imposar sempre la mirada col·lectiva i l'interès de la majoria".

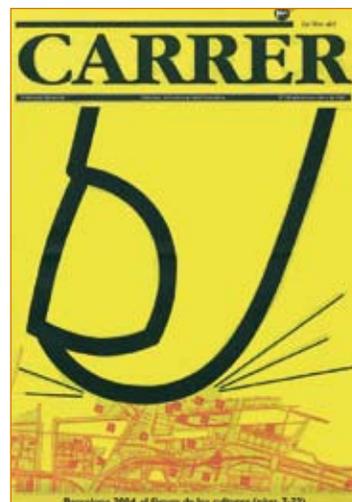
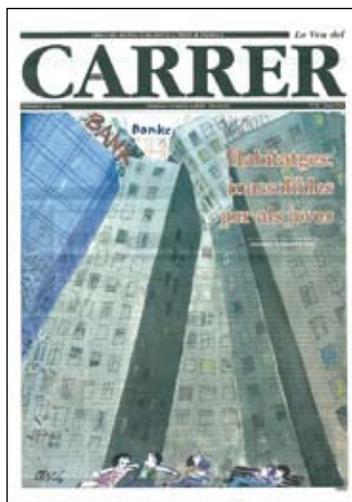
Lògica continuista

No obstant, l'Ajuntament actua amb lògica continuista en projectes clau com la construcció d'hotels de luxe (vegeu Crònica), el nou zoo marí i la requalificació del Miniestadi. D'esquenes als veïns, Urbanisme ha elaborat un projecte perquè el Barça faci un *pelotazo* com el de l'Espanyol als anys 90. Mentre fa professió de fe sobre la cohesió social i la proximitat als barris, l'Ajuntament segueix apostant per les polítiques d'aparador i grans esdeveniments que il·lustren la massificació turística, el finançament públic d'un milió d'euros a la pel·lícula-postal de Woody Allen *Vicky Cristina*

Mentre parla de cohesió social i proximitat als barris, l'Ajuntament segueix apostant per polítiques d'aparador i grans esdeveniments

Barcelona, i la contractació d'una etapa del Tour de França 2009.

Tampoc sembla un nou projecte de ciutat el pla de barris, la divisió territorial del qual s'ha fet d'esquenes al moviment veïnal i amb objectius polítics d'atomitzar la participació ciutadana i controlar la crítica social. Ni s'inscriu en un canvi de projecte de ciutat el fet de no descartar el túnel d'Horta o la forma com s'està desenvolupant la inicial bona idea del 22@. No tan sols bona part dels projectes urbanístics del Poblenou són impulsats d'una manera o altra per capital o institucions públiques



Un model amb quatre etapes i molta crítica

Sintetitzat en la imatge de la ciutat olímpica, el *model Barcelona* té, de forma genèrica, dues dimensions de rellevància inversament proporcional segons els anys. D'entrada, el model era una manera d'entendre la ciutat com un laboratori urbà i social que tenia en compte el paper dels moviments socials, la importància de la participació i les reivindicacions populars sorgides de les lluites dels anys 60 i 70. Però, al mateix temps, també va ser un model que volia impulsar el creixement econòmic i resoldre problemes socials a partir de millorar l'espai urbà, des de la interrelació entre poders públics i interessos privats, amb la forja paral·lela d'un patriotisme local i una marca internacional.

La majoria d'estudiosos comparteixen una dissecció del *model Barcelona* en quatre etapes. La primera etapa, entre la constitució de l'ajuntament democràtic el 1979 i la designació olímpica de 1986, està clarament influïda per les reivindicacions del moviment veïnal. Però la situació va

canviar en l'etapa que va de 1987 a 1992, quan les obres olímpiques van forçar un canvi de ritme (molt accelerat i que va marginar la participació ciutadana), d'escala (de barri a ciutat) i de prioritats (més infraestructurals i efectistes que socials) en l'urbanisme i la política de la ciutat.

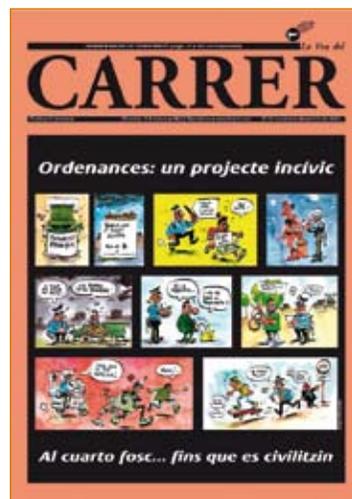
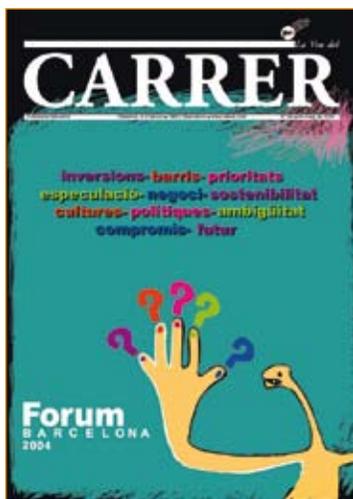
El moviment veïnal va reaccionar-hi i ja va plantejar aleshores dues crítiques claus al model de ciutat: que el transport públic i la sostenibilitat eren menystinguts en unes infraestructures que primaven el cotxe (rondes) i que faltava habitatge social (no se'n va fer a la Vila Olímpica).

Amb tot, inèrcies de la primera etapa i el miratge de l'*esperit olímpic* va fer que el gir en el *model Barcelona* no comencés a quedar en evidència fins a la seva tercera etapa, entre 1993 i finals dels 90. Una etapa marcada per un fort endeutament municipal, que va donar carta blanca a l'urbanisme concertat (o confabulat) amb el capital privat i a l'expansió turística.

Finalment, entre 1996 i el Fòrum 2004

es va gestar la quarta etapa del model, en la qual encara està immersa la ciutat, molt dependent del capital i la iniciativa privada i dels operadors internacionals.

Tant si s'admeten, com la majoria d'estudiosos, les diferències entre etapes del *model Barcelona*, com sota el supòsit més crític, defensat per Manuel Delgado, que no és cap referent democràtic després desvirtuat, sinó la simple i perversa continuïtat del projecte de ciutat tardocapitalista perfilat ja durant el porciolisme, hi ha consens en què el 1992 es produeix una inflexió en la forma de fer i percebre la ciutat. Que això derivi el 2004 en una crítica hegemònica al *model Barcelona* -fins al punt que figures del PSC com Ferran Mascarell, primer, i ara el propi partit en ple l'acabin assumint- es deu, en bona part, al treball dels moviments socials, i entre ells la FAVB. Sense la seva crítica constant és difícil entendre per què el model que als anys 80 i 90 era percebut com a referent positiu, des del 2004 va deixar de ser-ho.



en benefici d'un capital privat que ha respost menys del que s'esperava. No tan sols hotels i oficines s'aixequen a un ritme més ràpid que els 4.000 promesos habitatges socials. Sinó que la mateixa aposta de Barcelona per l'economia del coneixement com a alternativa al sector industrial en crisi ha donat fins ara resultats modestos.

La salvació és l'economia de serveis, en part orientada a un turisme massiu que, segons va dir el tinent d'alcalde i nou primer secretari del PSC de Barcelona, Carles Martí, en l'audiència del PAM, "és de qualitat perquè aposta pels creuers".

Fins i tot l'aposta de remodelar la Diagonal tot enllaçant-hi els tramvies feta aquest setembre per l'alcalde Hereu

es presenta amb interrogants. Igual que veïns, sindicats i ecologistes, l'urbanista Borja celebra una decisió política que fa anys que es demana. Però la troba insuficient si l'Ajuntament ha de vendre aquesta intervenció -això sí, "en el més significatiu espai públic de Barcelona", recorda Oriol Bohigas- com l'únic horitzó o futur de la ciutat. A més, Hereu ha presentat la nova Diagonal amb l'interrogant de saber si la unió dels tramvies cedirà davant dels cotxes amagant (i encarint) la mobilitat sostenible sota un túnel a la plaça de Francesc Macià.

És significatiu que l'ecosocialista Ricard Gomà, nou líder del soci minoritari del PSC a l'Ajuntament, es felicités per la

unió dels tramvies però avisés que soterrar-los parcialment en desvirtuaria la idea. No és l'única fissura interna recent al bipartit, perquè una ICV-EUIA corresponsable del govern municipal des de 1979 també s'ha desmarcat del PSC pel *pelotazo* del Barça.

Pressupostos condicionats

Ara caldrà veure com es concreta, en el curt termini, el projecte de ciutat als pressupostos del 2009. Comptes per als quals ERC -coparticip fins fa poc i encara garant, des de l'oposició, del model de ciutat- sembla oferir la clau per aprovar-los. Però pressupostos que la crisi econòmica i les restriccions de finançament autonòmic i local amenacen de condicionar.

Serà una coincidència. Però és paradigmàtic. El mateix dia, 24 d'octubre, que s'inaugura el congrés del PSC que ha de certificar la fi del *model Barcelona*, al Fòrum es clausurarà el World Architecture Festival. Entre el bo i millor de l'arquitectura mundial, hi concursaran dos edificis barcelonins: la torre de Gas Natural a la Barceloneta i la de Mediapro al 22@. A més, aquest últim cap de setmana d'octubre, el Royal Institute of British Architects -que als anys 90 va contribuir a encimbellar el *model Barcelona*- farà també la seva conferència anual. No a Barcelona. Però sí a l'Hospitalet. A la torre-hotel Hesperia. Tot plegat, bona prova que el *model Barcelona* segueix viu. O que es vol tancar en fals.

La construcció massiva d'establiments turístics, especialment a Ciutat Vella, està provocant queixes veïnals pels canvis en la fisonomia dels barris i l'especulació immobiliària associada

Barcelona dóna llum verda als hotels de luxe

ALÍCIA TUDELA

Vendre a l'exterior la "marca Barcelona" i convertir la ciutat en una de les més turístiques d'Europa era l'objectiu després de les Olimpíades. Tot plegat suposava haver d'augmentar les places hoteleres, sobretot als barris més cèntrics, tenint en compte que l'auge del turisme de luxe, sovint lligat al de negocis, implicava que bona part d'aquests hotels fossin de tres i quatre estrelles.

Si en els darrers 15 anys les places hoteleres s'han incrementat considerablement a tot Barcelona, al districte de Ciutat Vella aquesta ampliació s'ha fet encara més visible. A dia d'avui, el districte disposa d'uns 80 establiments hotelers en poc més de 400 hectàrees. Des de 1996, l'Ajuntament ha concedit 67 llicències, de les quals 11 es posaran en funcionament entre 2008 i 2009 i vuit encara no tenen data d'obertura.

Aquest augment d'hotels al districte és ben visible, sobretot, a les Rambles, on hi ha 10 d'aquests establiments, alguns encara en fase de construcció. Al carrer Pelai n'hi ha cinc, a Via Laietana quatre, al Paral·lel tres, al carrer Princesa i a la Rambla del Raval dos i un al Portal de l'Àngel. La majoria d'aquests hotels tenen una capacitat d'entre 100 i 200 places, tot i que ara s'està construint a la Barceloneta l'hotel Vela, de l'arquitecte Ricardo Bofill, amb 903 places.

Queixes veïnals

La construcció massiva d'hotels i la concessió de llicències ha provocat, sovint, problemes amb els veïns, que han denunciat diverses vegades l'especulació i l'assetjament immobiliari que ha suposat aquesta situació. En aquest sentit, l'any 2005 hi va haver

canvis en el pla d'usos hotelers per les situacions de mobbing que s'estaven produint al barri. Segons aquestes noves directrius, només es poden construir establiments de més de tres estrelles i no es poden adquirir edificis d'habitatges per construir-hi hotels.

De tota manera, aquesta modificació tampoc no ha acabat amb la problemàtica, i l'assignació de llicències i la construcció desenfrenada d'hotels continuen. Tant és així, que davant les queixes veïnals, el districte de Ciutat Vella ha considerat que el pla d'usos hote-

Es calcula que l'ocupació dels hotels de luxe caurà entre un 2 i un 5% durant els propers dos anys per la crisi econòmica

lers actual s'haurà de revisar el proper any.

En aquest sentit, per exemple, a l'edifici del carrer Magdalenes 13-15 i Amargós 6, propietat d'Hotels Catalonia, està previst que es construïxi un hotel. Actualment hi

viuen famílies de lloguer que, molt possiblement, seran desnonades. Per tot plegat, des de la Xarxa per la Promoció d'Habitatge Realment Públic s'ha demanat a la regidora del districte de Ciutat Vella, Itziar González, que retiri els permisos de l'hotel i que iniciï un procés d'expropiació per conservar aquest espai i destinar-ho a usos per al barri.

D'altra banda, el projecte de construcció d'un hotel situat al costat del Palau de la Música Catalana, al carrer Sant Pere Més Alt, està emmarcat dins d'un fort refús ciutadà. Aquestes obres suposaran la necessitat, segons l'arquitecte de l'obra, Òscar Tusquets, de tirar avall alguns edificis del carrer Sant Pere per donar més visibilitat a la façana lateral del Palau de la Música que ocupa el grup escultòric de Miquel Blay La Cançó Popular. Els edificis més afectats són els compresos entre el 13 bis i el 17 del carrer Sant Pere més Alt en la seva confluència amb el carrer Amadeu Vives. Els veïns han manifestat que estan "farts de ser agredits amb suposades millores urbanístiques".

Aquests establiments dirigits a un públic de molt alt

Hotel a babord

ANDRÉS NAYA

Les crítiques que ha aixecat l'hotel Vela per no respectar la Llei de Costes

han estat nombroses (veure *Carrer* anterior). Ara,

l'Ajuntament no vol repetir la jugada especulativa i ha decidit no construir (més) a la costa. Aixecaran un hotel directament al mar. Així ho va aprovar en un ple i s'està fent realitat a les drassanes malaïssies de Lumur, on estan construint un gran vaixell de 140 metres d'eslora. El vaixell no està cridat a solcar la mar. El



DANI CODINA

Nou hotel de luxe al barri del Raval de Barcelona

nivell adquisitiu han afluït a Barcelona en els darrers deu anys. En aquest sentit, el director per a Europa de l'hotel Mandarin Oriental, Liam Lambert, que té previst obrir un establiment de luxe al Passeig de Gràcia 38-40, a l'antic edifici del Banco Santander, afirmava que van optar per Barcelona després d'estudiar el mercat perquè van considerar que era una ciutat amb una creixent demanda d'allotjaments exclusius.

La crisi i el turisme

Segons els experts, als hotels de la ciutat, especialment als més luxosos, s'enregistrerà una caiguda de l'ocupació d'entre el 2% i el 5% durant els propers dos anys com a conseqüència

de la desacceleració econòmica. Tot plegat s'explica per l'augment de les places hoteleres a la ciutat i per l'evolució de l'arribada de turistes que, tot hi haver mantingut un camí creixent en els darrers anys, és una corba cada vegada més desaccelerada.

Tal i com està el procés de llicències actual i de construcció, està previst que Barcelona tingui l'any 2010 33.000 places hoteleres, de les quals 5.145 entraran en funcionament en els propers tres anys. El 40% d'aquests hotels seran de tres estrelles.

Tant l'alcalde de la ciutat, Jordi Hereu, com Turisme de Barcelona han reiterat en diverses ocasions que es pot assumir més turisme tant de congressos com vacacional. En aquest sentit, han impulsat un pla estratègic del turisme per a la ciutat, que, segons l'Ajuntament, "tindrà en compte els interessos dels residents de les zones que reben més l'impacte". Així, i tenint en compte que el sector turístic aporta el 14% del PIB, sense sumar l'impacte indirecte, el consistori considera que la ciutat necessita més capacitat hotelera de qualitat per captar congressos, com ara el de telefonia mòbil.

Davant d'aquesta situació, la Favb ja ha demanat que es congelin les llicències hoteleres de Ciutat Vella ja que "desplaça els residents i canvia la fisonomia dels barris".

Sogeur, SA, Gestora de Cooperatives d'Habitatge a Catalunya

CAMBIOS EN LA OFERTA Y LA DEMANDA DE VIVIENDA PROTEGIDA

En una situación de crisis como la actual las familias que constituyen el mercado natural de la vivienda protegida (jóvenes, trabajadoras y trabajadores, jubilados) son la víctima principal: el dinero es más caro, la precariedad del empleo aumenta, el paro crece, y encima, escenarios legales nuevos, como el registro único, concebidos para épocas de bonanza, dificultan la ya escasa capacidad de ahorro de las familias modestas. De una etapa en que sólo promovían vivienda protegida las cooperativas y las fundaciones (a los promotores privados les interesaba la vivienda cara, de gran margen de beneficio) estamos pasando a otra en que, por un lado, la Administración se esfuerza en calificar suelo para vivienda social en toda Catalunya, y, por otro, las inmobiliarias intentan, con ayudas públicas, sacarse de encima los pisos vacíos a precios concertados. Respecto de lo primero, que se manifiesta en las ARES (Áreas Residenciales Estratégicas, 50% vivienda protegida y 50% libre), se van a poner en el mercado metros cuadrados de techo para 160.000 nuevas viviendas sociales. El problema es: ¿Habrà demanda solvente en lugares que como Lleida, el Penedès, Tremp, Girona, Tortosa, etc. hoy por hoy no se cubren ni siquiera promociones de 20 o 40 viviendas de protección oficial? ¿Por qué? En la anterior crisis económica (primeros años '90) los gobiernos subsidiaban la diferencia de intereses entre el fijado para las hipotecas de protección oficial y el del mercado. En 1996 el gobierno del PP eliminó las subsidiaciones; la buena coyuntura económica ayudó a que esto no se notara: los tipos de interés en Europa bajaron a niveles nunca conocidos y no era necesario paliar diferencias. Hoy esto no es así: el tipo de interés fijado para los créditos hipotecarios a viviendas de protección oficial es del 5'09%; las entidades crediticias (Cajas y Bancos), que están además faltos de liquidez, han de comprar en el mercado interbancario dinero al 5'5% o más, con lo cual, por mucho que firmen convenios y acuerdos, no les interesa financiar promociones de viviendas de protección oficial porque pierden dinero, y la posible fidelización del futuro cliente no les compensa esa pérdida, amén de la desconfianza bancaria hacia la futura solvencia del comprador (despidos, paro).

Por consiguiente estamos ante un panorama en que, de un lado, tenemos un aumento de la oferta de vivienda de protección oficial (Pacte Nacional per l'Habitatge) y un endurecimiento del marco legal (aumento tipos de interés, registro único con aportación de documentación abundante, más códigos de habitabilidad); de otro lado, tenemos una demanda rota por la situación de despidos, paro, insolencia bancaria y actitud especulativa ante el posible desplome del precio de la vivienda de renta libre: todo lo contrario del decenio 1997-2007, en que había una escasísima oferta de VPO y una enorme demanda insatisfecha.

¿Qué hacer? En primer lugar, concentrar los esfuerzos públicos en ARES con demanda real contrastada y postergar aquellos que inyectan miles de viviendas en comarcas con dudosa demanda. No hay que tener miedo a cambiar las cifras dadas en el Pacte Nacional de l'Habitatge. En segundo lugar, el gobierno del Estado, en lugar de aportar miles de millones de euros para ayudar a inmobiliarias que nunca movieron un dedo por la vivienda social, ha de dar directrices al Ministerio de Economía y Hacienda para que establezca una línea de subsidiación de intereses a las entidades de crédito, de manera que éstas vean viable la subrogación de créditos hipotecarios de vivienda social. En tercer lugar, y en Catalunya, el Incasol debe volver a establecer las condiciones de pago de suelos que pone a disposición de los promotores sociales para promover VPO: hoy se han de pagar los suelos públicos al contado, con la consiguiente destrucción de la capacidad de ahorro de los socios cooperativos. Antes de 2003 el Incasol fijaba unas condiciones menos draconianas: 10% de arras y posibilidad de 3 años al interés legal, además de la posposición de la cláusula resolutoria en la escritura del préstamo hipotecario.

De esta manera se ayudará a mantener y desarrollar la vivienda protegida, que sigue siendo necesaria (aún más, si cabe) para la mayoría de los ciudadanos.

Máximo Loizu.

Consejero Delegado de SOGEUR, S.A.

Els casals de joves, a l'expectativa d'un nou pla

Els veterans: diversitat en la gestió i en les situacions

El CJ Prosperitat (Nou Barris) compleix ara 20 anys i des de 1993 gestiona el local una associació sòcio-cultural, segons un model de gestió cívica, recolzada per una gestora com a òrgan executiu. L'equipament, abans una fàbrica de mobles, consta de sis plantes i uns 400m². El casal disposa, entre altres, d'un espai d'expressió corporal, un estudi de ràdio (Radio Línea IV) o un rocòdrom, i ofereix i participa en activitats molt diverses. Hi van uns 300 joves a la setmana i des de fa tres anys treballa amb un col·lectiu de joves llatins. Pel que fa al personal, hi ha dos dinamitzadors i un tècnic de so, així com un grup de voluntaris.

El CJ Roquetes (Nou Barris) fa molts anys que funciona i és gestionat per una associació (gestió cívica) que la integren joves, dos dinamitzadors i agents educatius externs. El local és d'obra nova de fa dos anys i mig i té set plantes, de les quals dues pertanyen al casal amb bucs d'assaig i enregistrament per a grups de música, una cuina o una sala de serigrafia (els de cuina i serigrafia són dels més destacats). La majoria de participants són de Roquetes, entre els quals hi ha un col·lectiu de llatins. El casal compta amb dos dinamitzadors, a més de dos tècnics de so.

El CJ Guineueta (Nou Barris) és gestionat per una associació (Masia de la Guineueta associació de lleure, que inclou el casal de joves i l'espai) des d'on s'ofereixen les activitats: hi ha projectes temàtics (dracs, diables, percussió, dansa o rol) a través de grups estables, o projectes concrets des de vocalies. Com a espais, hi ha el de trobada, de noves tecnologies, aula d'estudi i la sala de grups estables. La majoria d'activitats tenen lloc al casal, però també se'n fan al carrer. Com a personal, hi ha una tècnica de noves tecnologies, una dinamitzadora de l'espai de trobada i el director.

El CJ del Coll (Gràcia) es troba en un equipament, junt amb el Centre Cívic i la Ludoteca, gestionat per una empresa privada. Fa uns 25 anys que funciona i ofereix tallers ben diversos, així com un cicle de memòria viva (avis que expliquen la història del barri), un cicle de curts produïts per gent del Coll i Vallcarca, i la visita a la bateria antiaèria del Carmel. Com a espais, hi ha els de trobada, polivalent de tallers, fotografia analògica i multimèdia, i un buc d'assaig. Quant al personal, compta amb un coordinador i una encarregada de dinamització amb adolescents.

El CJ Casa Sagnier, al barri de Sant Gervasi, es troba en un Centre Cívic i comparteix espai amb un casal infantil, un punt d'informació juvenil i el Punt d'Informació i Atenció a la Dona (PIAD), en un equipament que gestiona una empresa privada. El casal, que va començar l'activitat el març de 2006, disposa de sala polivalent (dansa, tallers...), aula multimèdia (amb nou ordinadors) i un espai de trobada i relació, i organitza actes a l'exterior -sobretot a l'estiu- aprofitant la seva ubicació en un parc. Pel que fa al personal, compta amb una coordinadora i tres dinamitzadors.

El CJ de Les Corts se situa dins d'un Centre Cultural de l'Ajuntament, i la seva gestió correspon a la cooperativa Entorn. El casal té un espai d'assaig per a grups de música, auditori compartit, sales de reunions, un espai de trobada amb terrassa annexa o gimnàs. Com a activitats, hi ha un concert a l'auditori un cop al mes, cicles de cinema, documentals de música, un monogràfic de circ, així com diferents tallers. La majoria de propostes són al casal, però també participa en activitats puntuals com són la Festa Major, Nadal o Tots Sants. L'equip de treball el conformen quatre persones.

Barcelona compta a hores d'ara amb pocs casals joves. El Pla d'Equipaments Juvenils de l'Ajuntament, per al període 2008-2015, preveu l'increment d'aquests espais fins arribar als 17



MANEL SALA "ULLS"

Concert d'inauguració del nou curs al Casal de Joves de Prosperitat, a Nou Barris. Les instal·lacions han quedat obsoletes després de 20 anys d'activitat

MARC VILLORO

L'origen del pla d'equipaments juvenils es troba en el procés participatiu del pla jove 2006-2010, que conclou amb l'aprovació l'octubre de 2006 del pla jovebcn - pla director de la política de joventut de l'Ajuntament de Barcelona, amb l'objectiu de cobrir les necessitats i demandes de la gent jove potenciant els tres equipaments juvenils bàsics de promoció social i associativa: punt d'informació juvenil, casal de joves i espai jove.

Segons el pla, a data 30 de març de 2008, Barcelona disposa de set casals de joves que augmenten a 17 en l'horitzó 2015, i s'hi estableix el seu públic objectiu (de 12 a 15, i de 16 a 22 anys), l'abast territorial d'actuació (un casal per a cada barri, o conjunt de barris, amb més de 10.000 joves) o les necessitats d'espai (mínim de 450m² en cas d'infraestructura específica, o de 300 m² en cas d'ubicar-se en un edifici amb altres equipaments i serveis).

Aquest pla suscita reaccions diverses entre els casals. Per a Carlos Izquierdo, dinamitzador sòcio-cultural del CJ Prosperitat, "no compleix les expectatives. Ara són pocs casals a Barcelona i la majoria no són adequats per a les seves activitats. En el nostre cas, no es pot insonoritzar un edifici de sis plantes quan ja s'ha construït i quasi no s'ha modificat en 20 anys. Que se'n facin de nous és positiu, però nosaltres seguim igual". Des del CJ Guineueta, el seu director, Guillem Gabarnet,

explica: "hi ha previst un canvi d'equipament per al 2011, i fa 30 anys que som al local actual. Vam reclamar millorar la insonoritat, però no s'ha fet perquè deien que pujava molts diners. No som gaire partidaris del pla i no s'ajusta a les necessitats que tenim, malgrat que és positiu que hi hagi una inversió".

Mancances importants

Segons Toni Peralta, dinamitzador del CJ Casa Sagnier, "hi ha mancança de casals i té sentit que cada barri compti amb un equipament juvenil. Aquest pla és un impuls i quants més casals hi hagi millor, tot i que fins al 2015 hi ha molt de temps encara". Pristila Ariño, dinamitzadora del CJ Roquetes, expressa: "El fet que vulguin obrir més casals em sembla perfecte i que hi hagi un suport econòmic està bé. Aquests són espais molt necessaris per als joves".

Des del CJ del Coll, Raul Mateos, dinamitzador, afirma: "tot el que sigui ampliar i donar més recursos és bo, però les mancances són grans. Que incorporin la franja de 12-16 anys està bé perquè no estava clar que s'havia de fer i trobar-hi una sortida és important". Per a Lluís Romance, director del CJ de les Corts, "aquest pla té coses positives perquè marca un canvi de tendència, aposta per créixer i millorar, és una necessitat que els joves de la ciutat tinguin espais d'oci i educatius. Com a fets negatius, hi ha projectes inconcrets, sense localització, però són una minoria".

UBAE - Av. Rasos de Peguera, 242 (Barcelona - Ciutat Meridiana)
 UBAE - c. Perill, 16-22 (Barcelona-Gràcia)
 EUROFITNESS - c. Pius XII, s/n (Badalona)
 EUROFITNESS - c. Muntaner, 166 (Barcelona-Eixample)
 UBAE - c. Rosselló i Porcel, 7-11 (Barcelona-Can drago)
 ALFA 5 - c. Almogàvers, 169 (Barcelona - Poble nou)
 EUROFITNESS - c. Pedrell, 192-202 (Barcelona-el Carmel)
 UBAE - c. Artesania, 63 (Barcelona - Roquetes)
 EUROFITNESS - Rbla. del Celler, s/n (Sant Cugat)
 UBAE - c. País Valencià, s/n (Castellar del Vallès)
 EUROFITNESS - Rda. de Josep Tarradellas, 103 (Mataró-El Sorrall)
 EUROFITNESS - Av. del Baix Llobregat, s/n (Cornellà de Llobregat)
 EUROFITNESS - c. Joan Brossa, s/n (Tàrrrega)
 UBAE AIGUAJOC - c. Comte Borrell, 21-33 (Barcelona - Sant Antoni)

EL TEU CENTRE DE WELLNESS

www.ubae.cat

eurowellness Ubae Esport i Fitness

Opinió

MIGUEL PAJARES

10 La política europea de inmigración

La veu del
CARRER

Deu anys del Pacte

Pacte per la Mobilitat: maniobra electoral o acord de mínims?
Així titulava el juliol de 1998 la nostra revista la valoració sobre la firma per part de 40 entitats d'un pacte que volia incloure les sensibilitats de tot aquell que tenia alguna cosa a dir sobre la mobilitat a la nostra ciutat. Deu anys després, podem afirmar que no va ser una maniobra electoral. El Pacte s'ha consolidat com un mecanisme de participació. En allò que sí que encertàvem era en considerar-lo com un acord de mínims.

Perquè en aquests deu anys, massa vegades l'efectivitat d'aquesta eina de participació ha brillat per la seva absència. A Barcelona, la convivència entre les diferents maneres de moure's continua sent una assignatura pendent. L'ús del sòl no està democratitzat i el cotxe privat continua fent servir molt més espai del que li correspon. La feina del Pacte hauria d'haver estat més continuada. Els plenaris no són els mecanismes més adients per analitzar els aspectes més importants i aixecar la veu amb propostes. La ciutadania no s'ha assabentat de l'existència del Pacte i, allò que és pitjor, no coneix les seves opinions. Són molts temes clau que no s'han tractat a fons: el túnel d'Horta, el de Montjuïc, la controvertida línia 9 del metro, la necessària unió per superfície dels tramvies, la importantíssima pèrdua de viatgers dels autobusos i l'abandó per part de les administracions del servei de Rodalies. Fer una aposta ferma per l'ús de la bicicleta reservant-ne una via específica o analitzar els transports turístics per tal de minimitzar el seu impacte també són objectius pendents.

El Pacte és un lloc on escoltar, dialogar, consensuar, però també, com a representant de la ciutat, ha de fer-se sentir quan les coses no van com haurien d'anar.

Aixecar la veu, sensibilitzar la ciutadania i recolzar la mobilització si és necessari (per exemple, en el tema de Rodalies), no és pas contradictori. Els membres més actius del Pacte opinen que s'ha d'aprofitar aquest aniversari per valorar-ne les formes de funcionament i els continguts. I després d'aquesta anàlisi, plantejar els canvis necessaris. S'ha d'aixecar el llistó, oferir als seus membres més mitjans perquè puguin complir el seu paper amb responsabilitat i que no quedin al marge temes essencials. El Pacte no pot no mirar tot allò que l'afecta quedant-se només en un acord de bones intencions. Ha de plantejar-se objectius concrets, i avaluar si s'acompleixen o no. En el tema de la mobilitat no podem sentir-nos satisfets. S'ha millorat, però el camí per recórrer és llarg i complex. Els interessos col·lectius han d'estar per sobre dels privats.



El ninot de
El Roto

La veu dels lectors

El Pou de la Figuera

He llegit al número del juliol del *Carrer* una carta signada pel senyor Jorge Sánchez de Ciutat Vella sobre la polèmica del cartell de la festa major i sobre l'espai del Pou de la Figuera.

Em referiré només a l'espai del Pou de la Figuera. Vagi per endavant que no polemitzo sobre el moviment veïnal i les reivindicacions, ja que jo, també des dels anys 70 i 80, al barri on visc de Nou Barris, he lluitat colze amb colze amb veïns i AAVV per les millores assolides, tant urbanístiques com socials, culturals, esportives, etc.

Vaig néixer el 1940 al carrer dels Metges, els anys van anar

la Figuera. Diu vostè que es vol imposar de forma subtil i a la força, ja sigui per esborrar la història d'aquest indret. Sàpiga, senyor Sánchez, que el Pou de la Figuera (i també reivindico el nom de l'altre carrer, Pou de la Figuereta) anaven paral·lelament l'un de l'altre des del carrer dels Metges fins al carrer Jaume Giralt. Perdre el nom de Pou de la Figuera sí que és esborrar la història d'aquest lloc, datada des dels segles XIX i XX.

Fet aquest aclariment, li dono les gràcies per tot el treball que no dubto que vostè dedica al barri (també meu) de la Ribera.

JOSEP LLEDÓ

Ciutat Meridiana, Nou Barris

Transformació social

Una de les primeres grans dificultats en els processos de transformació social és que tenim una tendència gairebé infinita a pensar que és ben normal allò que vivim. Ens acostumem a qualsevol realitat. La feina dels que volem fer evolucionar les societats és cridar l'atenció sobre les coses que semblen normals però que no ho són, o que podrien ser millors, i començar a mobilitzar energies per canviar-ho i organitzar-ho millor. Però és una tasca tremendament difícil que implica mirar a contracorrent. I això es pot veure a tots els nivells. Per exemple: Al món hi ha molta desigualtat i pobresa, però ens sembla normal i no exigim canvis. Ha calgut que molta gent

assenyalés que això no és normal, documentés el problema i fes propostes. Un fet tan evident ha costat i segueix costant que es tingui en compte a l'hora d'organitzar el món i les societats, quan hauria de ser el primer aspecte a considerar donat que afecta aspectes bàsics de la integritat física i mental de les persones. Igualment, va caldre que algunes dones i homes aixequessin la veu contra la discriminació i abús envers la dona, que molts homes però també moltes dones acceptaven amb normalitat, i que després s'esforcessin en crear un moviment feminista que reclamés canvis. Igualment, tenim serveis sanitaris gratuïts que, sense una explicació coherent que ho justifiqui, no inclouen els empasts o pròtesis dentals, ni l'adquisició d'ulleres, i ho trobem normal. Però això no canviarà a menys que hi hagi una demanda social que ho exigeixi. ¿Podrien les escoles formar els joves d'una manera que fes més fàcil aquesta visió crítica? Això faria més veloç l'evolució social i tots en sortiríem beneficiats. ¿Però, què fem perquè els joves tinguin aquest tipus de formació? Crec que a les elits econòmiques i polítiques els interessa que la societat sigui conformista i no exigeixi massa. Llavors haurà de ser la societat la que construeixi aquesta consciència crítica. No n'hi ha un altre camí.

JORDI ORIOLA I FOLCH
Barcelona

LA VEU DEL CARRER

Edita: Federació d'Associacions de Veïns i Veïnes de Barcelona
Obradors, 6-10 baixos
08002 Barcelona
Telèfon: 93 412 76 00
Fax: 93 412 58 88
e-mail: carrer@favb.cat
Web: www.favb.cat

Consell de direcció: Andrés Naya,
Marc Andreu i Eva Fernández

Cap de redacció i maquetació: Elia Herranz

Revisió ortogràfica: Roser Argemí

Consell de redacció: Gemma Aguilera,
Luis Caldeiro, Eduard Calvet, Vicent Canet,
Anna Carlota, Dani Codina, Daniel Gomis,
Jordi Martí, Joan Morejón, Maria Ortega,
Jordi Panyella, Ricardo Iván Paredes, Ignasi
R. Renom, Isabel Rey, Cristina Sirur, Jordi
Tarrés, Alicia Tudela, Marc Villoro

Consell assessor: Manel Andreu, Anna
Alabart, Ernest Alós, Roser Argemí, Alfons
Barceló, Jesús Berrueto, Esther Cánovas,
Josep Ramón Gómez, Joan B. Isart, Alfons
López, Eugeni Madueño, Pep Martí, Mariano
Meseguer, Pep Miró, José Molina, Eduard
Moreno, Ferran Navarro, Albert Ollés, Rosa
Mª Palencia, Núria Pompeia, Albert Recio,

Ferran Segarra, Josep Lluís Rueda, Mercè
Tatjer, Ole Thorson, Angel Valverde, Pau
Vinyes, Luis Zaurín

Portada: Jordi Lapetra + Didac + Anahid

Maqueta original: Joan Carles Magrans

Administració: Marga Parramon
Publicitat: Isabel Mancebo

Fotomecànica i impressió: Imprints
Telèfon: 93 878 84 03
Distribució: Trèvol Missatgers
Telèfon: 93 498 80 70



La FAVB no està necessàriament d'acord amb les opinions que s'expressen als articles signats per particulars o col·lectius. Es permet la reproducció sense modificacions de qualsevol contingut de la revista fent esment de l'autoria i sense finalitat de lucre, segons la norma copyleft

Impressió en paper ecològic de 80 grams
Dipòsit legal B - 21300 - 1995
Aquest número té un tiratge de 8.000
exemplars i la seva distribució és gratuïta

L'edició d'aquesta publicació ha estat possible gràcies a la col·laboració del Departament d'Acció Social i Ciutadania de la Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona i diverses entitats



IGNASI R. RENOM

passant, infantesa, pobresa, brutícia, manca de llibertats... Senyor Sánchez, allò sí que era "un aguje-ro de la vergüenza". Actualment, quan passejo per l'ex-meu carrer, veig jocs per al nens, palmeres, arbres, papereres, bancs, *pipicans*, etc. Diu vostè que l'Ajuntament i algunes entitats es capfiquen en identificar la zona com a Pou de

Festes alternatives

Arran del debat sobre les festes majors alternatives, lluny de l'interessada visió de l'alcalde Hereu: "alternatives a les dels veïns?" cal dir que s'anomenen alternatives perquè el nex d'unió és l'afinitat ideològica dels seus organitzadors, i no tant l'afinitat geogràfica, com les tradicionals festes de carrer a Sants o Gràcia. Incorporen també a la festa actes i punts de vista crítics amb el model social que l'Ajuntament vol imposar-nos i amb el model econòmic que patim tots plegats.

Pel demés, festa és festa i si bé les alternatives apleguen la gran majoria de gent jove, a Sants (i arreu) tenen bones relacions amb els altres col·lectius festers. Ens complementem i ens aportem energia positiva mútuament.

El conflicte d'enguany a Sants ha vingut provocat per l'hostigament i deriva autoritària del districte, que ha acabat provocant la resposta de dissabte a la plaça de Sants.

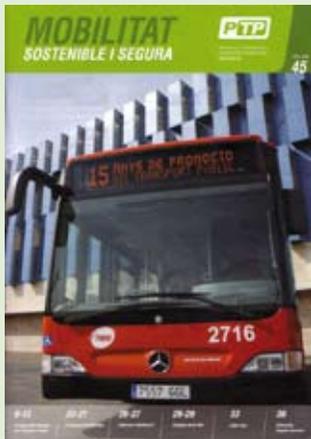
A banda de la falta de permís, cal dir que totes les festes, tant les legals com les desobedients s'han desenvolupat sempre sota el control dels organitzadors i sense cap mena d'incident. Felicitats a tothom.

JORDI SOLER

Centre Social de Sants

Les cartes enviades a la secció de La veu dels lectors han de tenir un màxim de 1.800 caràcters (un foli). Ens reservem el dret d'adaptar-les si superen aquesta extensió.

Felicitats a la PTP

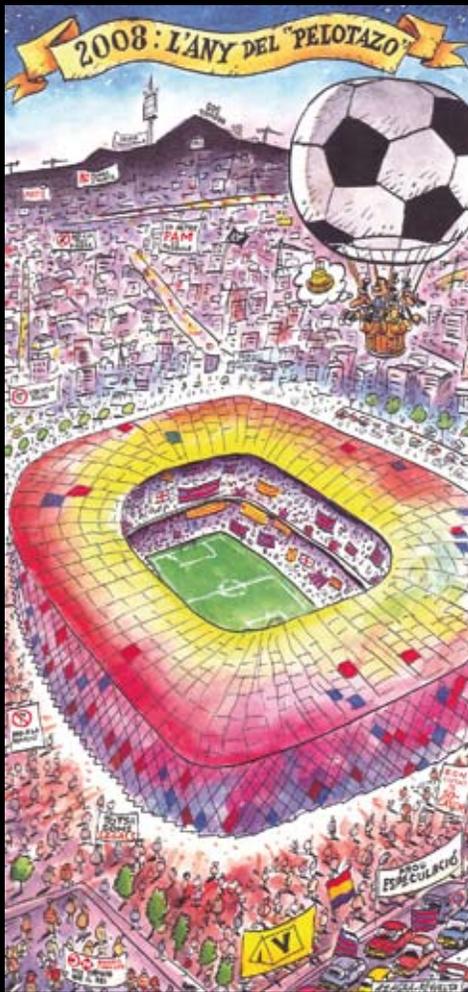


El 8 de juny de 1993 uns quants professionals van fundar l'Associació per a la Promoció del Transport Públic. 15 anys d'un treball enorme el qual hem compartit en molts dels objectius i debats. El número de Carrer que teniu a les vostres mans compta amb les firmes del seu primer president, Pau Noy i de l'actual, Ricard Riols, però no en falten Ole Thorson i Manel Ferris. Són molts més el noms que per espai no citem. En les mil reunions, consells, comissions i campanyes conjuntes podem afirmar que, sent companys de viatge, mai millor dit, ens uneixen, també, estrets llaços d'amistat i col·laboració. Amics de la PTP, no mesureu la felicitació que fem pública per l'espai dedicat. Una abraçada de tots i totes els que fem possible la Favb i el Carrer.

... al Camp Nou

El calendari de Carrer d'aquest any vaticinava: 2008, l'any del *pelotazo*. Ens vam equivocar: havíem d'haver-ho posat en plural. Laporta i Hereu es veien amb nocturnitat i traïdoria. Es creuaven missatges, escrits i plànols. I els veïns en la inòpia, sense informació. Fins que l'Ajuntament va filtrar la notícia (les exclusives són una manera d'agrair els serveis prestats) i vam saber que es podrien construir 1.625 habitatges, mil d'aquests lliures, i un hotel. Per tapar el *pelotazo*, es construiria algun equipament i el Barça hauria de fer algunes concessions.

El primer en protestar va ser el Barça, que exigia un tracte igual que el que va rebre l'Espanyol: és a dir, volia més habitatges lliures. L'operació ha de pagar la reforma del Camp Nou i les instal·lacions que substitueixin el Miniestadi. D'altra banda, el pla presenta un gravíssim precedent, en permetre dedicar 130.000 metres quadrats a habitatge en sòl qualificat com a equipament. Immediatament, però amb més mala llet, van protestar els veïns. La Coordinadora d'Associacions de Veïns de Les Corts i la Favb van posar el crit al cel i van dir un no rotund al *pelotazo*. També el soci de govern ICV deia que no hi estava d'acord. A veure què diu Portabella, d'ERC, que sense governar, governa. Les entitats queden a l'espera de rebre més informació, però tenint ben clar que per a *pelotazos* ja està el terreny de joc. No als *pelotazos* especulatiu. El pròxim número de Carrer analitzarà amb detall la proposta. Mentrestant, els veïns esperen ser tractats igual que el Barça i poder tenir reunions i informació suficient.



130.000 metres quadrats d'habitatge en sòl d'equipaments!!

LA CAMBRA FOSCA

L'any dels 'pelotazos'...

... i al Palau

Tres edificis catalogats aniran a terra per donar cabuda a un hotel al costat del Palau de la Música. Una requalificació que permetrà el *pelotazo* en favor de l'Orfeó Català i el Palau. Assemblees amb l'assistència d'un centenar de veïns i veïnes i representants d'entitats van consensuar un manifest i la intenció de no permetre aquesta nova agressió a Ciutat Vella. Les Associacions de Veïns i Veïnes del Casc Antic i en Defensa de la Barcelona Vella han presentat al·legacions al pla. La regidora Itziar González s'ha tret l'as de la màniga i, com a especialista que és en participació virtual, ha presentat un pla de participació que permetrà decidir als veïns en tot menys en allò referit a l'hotel i als enderrocaments, que són temes intocables. La Generalitat ha posat alguns



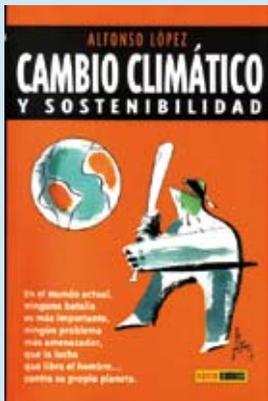
ITZIAR GONZÁLEZ

entrebancs davant l'enderrocament d'aquestes finques catalogades. Districte, Urbanisme i l'arquitecte de l'hotel podrien plantejar mantenir la façana i buidar els edificis perquè es converteixin en un rendibilíssim hotel. Façanes de cartró pedra i decorats de sarsuela. La senyora Itziar pot superar el anteriors regidors en el desencontre amb els veïns. Temps al temps.

EN POSITIU

Alfonso López

El nostre amic i col·laborador del primer número de Carrer (encara que ho oblidí amb freqüència) Alfonso López, ens regala un bonic llibre-còmic, *Cambio climático y sostenibilidad*, editat per Panini Comics. És un tractat que analitza les causes i conseqüències d'una realitat natural que unes vegades ens amenaça amb l'escassetat d'aigua i altres amb el desgel provocat per les altes temperatures que redueixen les glaceres. La solució no és única ni senzilla, però ens obliga a implicar-nos modificant els nostres comportaments. El llibre ens ho explica amb un llenguatge pedagògic, assenyalant algunes de les coses que podem i hem de portar a terme. Us en recomanem la lectura i felicitem a l'amic Alfonso.



'Crisi', o com ens roben

Crisi és la capçalera d'una publicació que s'anuncia "gratuïta per sobreviure a les turbulències econòmiques". Es va editar un sol dia, el 17 de setembre. 200.000 exemplars que han pagat diversos bancs en contra de la seva voluntat. L'editor els ha estafat aconseguint crèdits per un import total de mig milió d'euros que no pensa retornar. A la portada, la innocent pregunta ¿creus que els bancs et roben? A l'interior s'escriu, sense prejudicis, del sistema financer, la crisi alimentària, l'energètica... Del poder bancari i del poder judicial.



Un informe assenyalava la dolça relació entre els partits polítics i la banca. Sense descobrir res que no se sàpiga, la publicació subratllava que els bancs manen molt en els grups propietaris dels mitjans de comunicació. Encara que els treballs publicats tenen els seus matisos, és positiu que s'expliqui la realitat dels poderosos. Per acabar, dir que en portada s'anunciaven diferents convocatòries cridant a realitzar cassolades o apagades de llum que no van ser seguides. En plena crisi, és més fàcil robar als bancs que mobilitzar als personal.

MIGUEL PAJARES
RESPONSABLE D'IMMIGRACIÓ
DEL CERES

La política europea de inmigración

La Unión Europea tiene previsto alcanzar, en 2010, una política común de inmigración, así como una política común de asilo. Esto fue lo que el Consejo Europeo estableció en su Programa de La Haya (noviembre de 2004), aunque cabe recordar que cinco años antes, en diciembre de 1999, se había propuesto el mismo objetivo, esperando que en 2005 podría contar con tales políticas comunes, sin conseguirlo. Lo cierto es que, hasta el momento, ha habido avances en estas materias, pero estamos muy lejos de la deseada política común.

Los intentos realizados por la Comisión Europea para establecer una normativa común han tropezado constantemente con las resistencias de los Estados. Los mismos gobiernos que reclaman la política común la torpedean después si las propuestas legislativas de la Comisión Europea no se adaptan a lo que ellos ya están haciendo en esta materia. ¿Cómo? Pues dejando en suspenso algunas de las propuestas más importantes hechas por la Comisión (como la de admisión de trabajadores presentada en 2001); o aprobando otras después de cargarlas de ambigüedades y de amplios límites de discrecionalidad, de forma que acaban siendo poco útiles para armonizar las políticas de los Estados (como la de acogida de solicitantes de asilo, o la de reagrupación familiar); o retrasando y desnaturalizando la transposición de otras (como la de los derechos de los residentes de larga duración). Aunque en algunos aspectos se ha ido avanzando hacia una gestión común, la realidad es que aún existen pocos límites para que cada Estado siga haciendo por su cuenta la política de inmigración que crea conveniente.

En el actual período de presidencia francesa, Sarkozy se ha propuesto dar un empujón definitivo a la política común de inmigración y ha preparado, con el apoyo del gobierno español, un "pacto europeo de inmigración". Desde las organizaciones sociales y otros muchos



La actual política de inmigración expande los sentimientos y actitudes xenófobas en la sociedad receptora

FOTO: IGNASI R. RENOM

ámbitos, siempre se ha sido favorable al avance en una política común europea sobre inmigración, pero la atención central ha de ponerse en los contenidos de tal política. Cuando Sarkozy lanza la idea de un pacto europeo sobre inmigración lo hace con mensajes claros: la lucha contra la inmigración irregular (ilegal en los documentos oficiales) es la prioridad; y la integración de los inmigrantes, más que ser un asunto que

obliga a los gobiernos a desarrollar políticas al respecto, es algo de carácter coercitivo contra los propios inmigrantes. Mensajes de mano dura para las políticas de inmigración, acordes con las tendencias que se están imponiendo en esta Europa ahora dominada por las fuerzas conservadoras.

El plan Sarkozy está muy alejado de lo que debería ser una gestión racional de la inmigración, porque va en contra de la perspectiva necesaria de integración con la que deben recibirse los flujos de inmigración. Una política que presenta la inmigración como algo peligroso, dañino, de lo que nos hemos de proteger, y a los inmigrantes como personas sospechosas de no querer cumplir nuestras leyes, personas a las que hemos de obligar con medidas especiales para que se comprometan a cumplirlas, es una política

que inevitablemente expande los sentimientos y actitudes xenófobas en la sociedad receptora, que empuja a los inmigrantes a retraerse en su relación con la sociedad, y que, en definitiva, dificulta la integración. Por el contrario, lo que la integración requiere es un discurso adecuado, acogedor, y que combata los estereotipos xenófobos en lugar de reforzarlos.

Sarkozy tiene su propuesta lista para ser aprobada en el Consejo Europeo de octubre. Entre tanto la Comisión Europea ha sometido a debate un documento sobre política común de inmigración que difiere en algunos aspectos del pacto propuesto por la presidencia francesa. Sería, por tanto, muy conveniente que las fuerzas sociales intervengan activamente en el debate antes de la aprobación del plan Sarkozy por el Consejo.

El plan Sarkozy está muy alejado de lo que debería ser una gestión racional de la inmigración, porque va en contra de la perspectiva necesaria de integración con la que deben recibirse los flujos de inmigración

MUSEU D'HISTÒRIA DE BARCELONA



Foto: Albert Ferrer

BARRAQUES

LA CIUTAT INFORMAL

Exposició / Exposición / Exhibition

Del 18 de juliol de 2008
al 22 de febrer de 2009

Museu d'Història de Barcelona

Museu d'Història de Barcelona.
Conjunt Monumental de la Plaça del Rei.
Casa Padellós. Plaça del Rei, s/n.
www.museuhistoria.bcn.cat
www.barraques.cat

TAULES RODONES

El projecte de recerca
El barraqisme a la ciutat de Barcelona i l'exposició Barraques. La ciutat informal
Data: 16 d'octubre, a les 19 h

El paper del barraqisme en la construcció de Barcelona
Data: dijous, 30 d'octubre, a les 19 h

De la barraca als polígons. La intervenció social en els processos de realotjament
Data: 13 de novembre, a les 19 h

Barraqisme i cinema
Data: 16 de novembre, a les 11 h

El barraqisme en la ploma d'escriptors i periodistes
Data: 27 de novembre, a les 19 h

Testimonis del barraqisme de Barcelona
Data: 11 de desembre, a les 19 h

Més informació:
www.barraques.cat

Patrocina



Col·laboren



Ajuntament de Barcelona

Moure's per Barcelona

DOSSIER

Portada
■ JORDI LAPEDRA

Articles
■ GEMMA AGUILERA
■ LUIS CALDEIRO
■ EUGENIA DOMENECH

■ JOAN ESTEVADEORDAL
■ HARITZ FERRANDO
■ MANEL FERRI
■ LLUÍS GALLARDO
■ DANIEL GOMIS
■ ALFONS LÓPEZ
■ JORDI MARTÍ

■ ANDRÉS NAYA
■ PAU NOY
■ NÚRIA PÉREZ
■ ALBERT RECIO
■ RICARD RIOL
■ OLE THORSON
■ ALBERT VILLALONGA

Fotografia / Il·lustració
■ ANNA CARLOTA
■ DANI CODINA
■ JOAN MOREJÓN
■ IGNASI R. RENOM
■ IVAN ORTIZ

Presentem un dossier que vol fer-se preguntes sobre la mobilitat, una activitat que implica tota la ciutadania i representa una clau essencial en el desenvolupament de la ciutat i la seva qualitat de vida. Quin model estem impulsant?

El camí de la mobilitat de la ciutat

PAU NOY
ENGINYER INDUSTRIAL

En els últims vint anys Barcelona ha tingut i ha planificat un gran creixement en la xarxa de metro. Quan estigui acabada la línia 9 de metro i les múltiples prolongacions de les línies 2, 3, 4 i 5, confirmaran Barcelona com la ciutat que més xarxa de metro per habitant té de tota Europa. És completament desconeguda la dada que, avui, només amb el trams de metro en servei, Barcelona té la mateixa densitat de metro per habitant que Madrid, que alhora és la ciutat del món que més hi ha invertit. Durant molts anys, el nord de la mobilitat de Barcelona ha estat el de demanar l'extensió de la xarxa de metro a l'administració de la Generalitat, que és qui paga la seva construcció. Tant ha estat així, que el model d'inversions que han mantingut els successius governs de Catalunya ha estat el de metro per a Barcelona i autopistes per a la resta del país. L'arribada al poder del govern tripartit d'Entesa no ha modificat en allò substancial aquest criteri inversor.

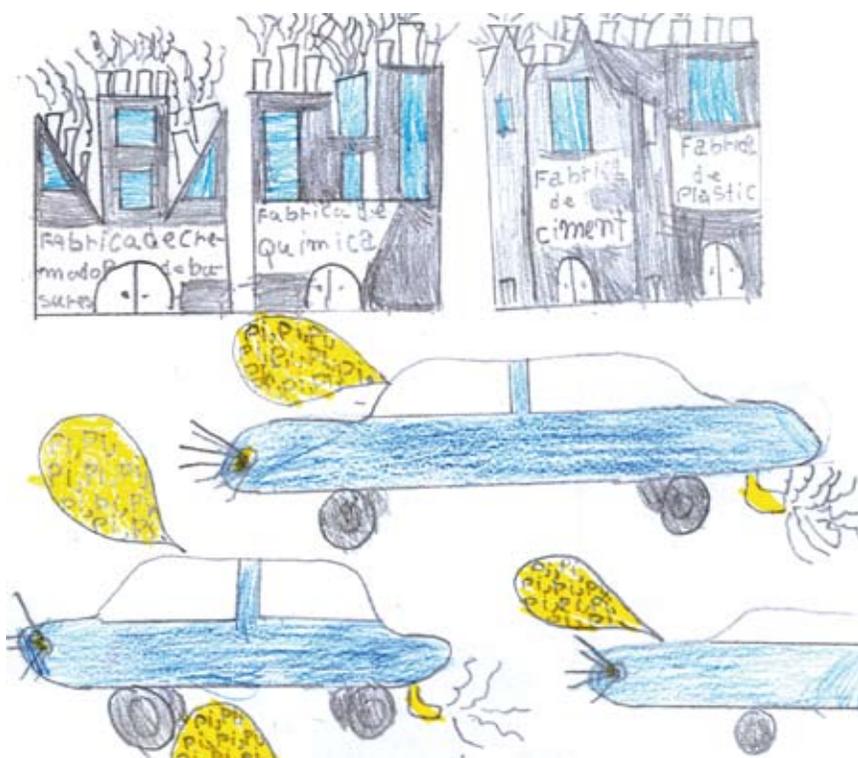
El cotxe no ha parat de créixer

Si repassem la història de la mobilitat de Barcelona, en el període dels darrers vint anys, veiem que mentre l'ús del transport s'ha mantingut, el del cotxe no ha parat de créixer, un 50%, sobre tot a partir que en el 1992 el seu ús s'afavoreix enormement amb l'obertura de l'anella viària de les Rondes, amb motiu dels Jocs Olímpics.

Així doncs, està clar que la política

El model d'inversions dels successius governs de Catalunya ha estat el de metro per a Barcelona i autopistes a la resta del país

d'anar obrint estacions de metro i, en paral·lel, donar facilitats al cotxe ha demostrat les seves limitacions, i ha posat de manifest allò que molts deien: no per posar més transport públic la gent dei-



Dibuix d'un nen de 9 anys del Poblenou

xarà el cotxe. Per entendre com funciona això dels "transvasaments" en matèria de mobilitat, vaig formular fa un temps la llei de Boyle-Bernoulli, que no és sinó una peculiar adaptació de les lleis que regulen els fluids, gasos i líquids. Aquesta nova llei reconeix que el trànsit de cotxes es comporta com un gas -ocupa tot l'espai que se li dona- mentre que els usuaris del transport públic van per les seves canonades sense sortir-se'n d'elles -la xarxa del transport públic-, tal i com ho fan els fluids líquids. Aleshores, és quan hem de recordar que les llei de la física ens diuen que per passar de gas a líquid, és a dir, per transvasar viatgers del vehicle privat al transport públic, cal abans un canvi de fase que no es produeix espontàniament. Per això, les úniques polítiques públiques possibles de mobilitat que ens portaran a l'èxit són les que tinguin en compte aquest canvi de fase que, quan parlem de mobilitat, és allò que es coneix com de

PROJECTE EL BARRI ESPAI DE CONVIVÈNCIA

"pal i pastanaga" o "push and pull" en la versió anglesa.

El Govern de la Generalitat ha entès això, força més que el de la ciutat de Barcelona. Per això ha aprovat dos plans de gran calat que tindran una important repercussió en el panorama de la mobili-

Perquè l'ús del transport públic creixi a tot arreu és necessari que es canviïn de soca-rel les polítiques inversores en mobilitat

tat dels propers anys. Són el pla anticon-taminació, les 73 mesures, de les quals la premsa només en va destacar una, la limitació de velocitat a 80 km/h, i el Pla Director de Mobilitat de la regió metro-

politana de Barcelona, amb 91 mesures, de les quals la premsa ha tornat a destacar-ne només una, la del descompte del peatge als cotxes amb més d'un ocupant. Aquests dos plans vénen a assentar les bases de la mobilitat metropolitana dels propers anys, amb la condició, esclar, que es modifiqui la política d'inversió d'aquest país en infraestructures. Perquè l'ús del transport públic creixi a tot arreu, perquè la gent vagi deixant el cotxe i perquè, de retruc, s'aixequi la pressió automobilística sobre Barcelona, és necessari que la Generalitat, amb el suport entusiasta del consistori barceloní, canviï de soca-rel la seva política inversora en mobilitat.

La urgència de rodalies

S'ha d'acabar amb la dicotomia d'inversions en metro per a Barcelona i autopistes per a la resta del país. Quan s'acabi la línia 9, de moment la més llarga d'Europa i probablement també la més cara, els recursos públics s'han d'adreçar, no a continuar construint autopistes, sinó a millorar el servei sobre tres tipus de transport. El més urgent és la posada al dia la xarxa de rodalies de Renfe, l'espina dorsal de la mobilitat metropolitana i l'única que garanteix, alhora, velocitat, capacitat i connectivitat amb els nodes de la xarxa de transport. Fer entrar l'AVE per Sants ha posat de relleu com de precària es trobava la xarxa de rodalies. En segon lloc, dotar tota la regió i les altres capitals de província, d'una xarxa d'autobusos amb la densitat que té la de l'EMT amb freqüències de 20 minuts. I en tercer lloc, però no el darrer, construir almenys tres xarxes de tramvia, la del Vallès, la del Camp de Tarragona i la de Girona Costa-Brava. A més, naturalment, cal portar a terme les previsions del Pla Tren 2014, elaborat per la PTP, i probablement el millor pla ferroviari que mai s'hagi arribat a formular a Catalunya.

Aquesta política inversora, tan allunyada a vegades de Barcelona, però amb una repercussió tan propera en la mobilitat dels barcelonins, més l'aplicació dels dos esmentats plans de la Generalitat, serà la manera més directa i eficaç de millorar la mobilitat de la capital catalana en una clau de debò sostenible.

Evolució als transports de Barcelona

ANDRÉS NAYA

1815
✓ Primeres diligències.

1840
✓ Circulen els òmnibus de tracció animal.

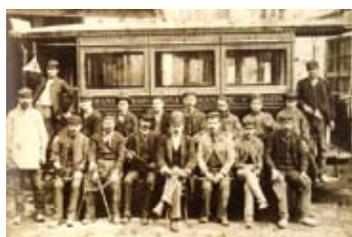
1848
✓ Primer tren Barcelona-Mataró.

1872
✓ Tramvia de tracció animal.

1884
✓ Arriba la força del vapor als tramvies.

1888
✓ Inauguració de "las Golondrinas".

1898
✓ Primer tramvia de tracció elèctrica.



El primer tramvia de cavalls, 1873. AHCB-AF

1901
✓ Primer funicular al Tibidabo.

1906
✓ La Catalana, primera companyia d'autobusos.
✓ Circulen els sis primers taxis.

1907
✓ Matriculació del primer cotxe.

1910
✓ Primer vol sobre Barcelona

1924
✓ Inauguració de la línia I del Gran Metro de Lesseps.

1927
✓ Primer pont aeri Madrid-BCN

1941
✓ Primer trolebús amb electricitat.

1951
✓ La Boqueria, primer carrer per a vianants de Barcelona.

1956
✓ Primer tren elèctric.
✓ Primer trolebús de dos pisos.

1960
✓ Un avió a reacció aterra al Prat.

1968
✓ Desapareixen els trolebusos.
✓ Primer minibus amb recorregut Rambla- la Bordeta.

1969
✓ Deixen de circular els tramvies.

1970
✓ Inauguració del telefèric de Montjuïc.

1974
✓ Primer carril bus.

1997
✓ Inauguració del nou tramvia -experimental- a la Diagonal

2008
✓ L'AVE arriba a la ciutat.

La ciudad debe moverse al ritmo del ciudadano

OLE THORSON
ENGINYER DE CAMINS
I EXPERT EN MOBILITAT

Durante siglos la ciudad ha evolucionado primero construyendo vivienda, después creando puestos de trabajo y finalmente infraestructuras del transporte. Manifestaciones como: "La ciudad no se ha hecho para el automóvil" o "Falta espacio para la movilidad a motor" han escenificado roces entre el sector económico (que ha desarrollado el automóvil) y nuestro entorno habitable.

En unas décadas recientes se ha puesto de relieve que este modelo no resulta viable para las zonas urbanas (ni grandes ni medianas). No hay espacio para tanta individualidad. Hay que asumir un sentir colectivo y social de la ciudad.

La movilidad mayoritaria en el medio urbano -el caminar- ha sido la gran ignorada por técnicos y políticos y por la

La movilidad mayoritaria en el medio urbano -el caminar- ha sido la gran ignorada por técnicos y políticos y también por la economía. Se optimiza el bienestar de los conductores y es un error

economía. No se ha valorado el bienestar de los peatones al planificar y gestionar el espacio vial. Se ha deshumanizado el lugar de encuentro, la calle, la plaza, el parque.

Los técnicos trabajan optimizando el bienestar de los conductores (más cacharros por metro cuadrado de espacio público), y es un error notable. Se ha permitido que este espacio se utilice para dejar enseres privados, que ocupan más espacio que el dedicado a los propios ciudadanos a pie. En definitiva, los proyectos del espacio público y del uso de suelo se hacen para el conductor y no según las necesidades del ciudadano.

Algunas recetas para mejorar

Es necesario cambiar la forma de planificar y elaborar proyectos relacionados con el espacio público:

✓ Se deben incluir en los proyectos las necesidades de los ciudadanos que se mueven a pie, cosa que implica el acceso al transporte público.

✓ Hay que definir claramente las paradas bus/tranvía/bocas de metro, cómo llegar a ellas y qué oferta de transporte hay en estos lugares.



Algunas razones para el optimismo

✓ La ley catalana de movilidad y el decreto de movilidad generada están cambiando el futuro. Hay esperanza; pero conviene exigir que se aplique todas las posibilidades para mejorar las condiciones actuales para la mayoría a pie y en transporte público.

✓ Los planes de movilidad (Plan Director del Área y de Movilidad Urbana de Barcelona) contienen previsión de reducción de kilómetros en vehículo privado. Hay que introducir estas previsiones en todos nuevos proyectos y en la gestión diaria de la movilidad. Sin esta actuación las externalidades nos comerán.

✓ El decreto de la calidad del aire, en combinación con otras disposiciones de la Generalitat, pone el acento sobre la imposibilidad de aumentar las emisiones en Barcelona y su entorno.

PROYECTE EL BARRI ESPAI DE CONVIVÈNCIA Dibuix d'una nena de 10 anys del Poble Nou

✓ El espacio de la ciudad debe planificarse para su uso a pie y en las diferentes líneas y direcciones de movimiento.

✓ Primero deben fijarse los polos de generación y atracción de la movilidad. Después se trazarán las líneas de movimiento para llegar a pie a estos lugares y a los puntos del transporte público.

Los planos de presentación de cualquier proyecto vial y de espacio público deben incluir las necesidades de los peatones, los ciclistas y pasajeros y la referencia a sus movimientos (actualmente se empieza con la definición de exigencia de los conductores, sin valorar los efectos negativos del uso de los coches).

Una vez aclarado este uso (50 % peatón y 20 % transporte), se podrán definir otras necesidades técnicas de las infraestructuras. Los espacios para peatones y pasajeros del bus no se pueden añadir al final. El peatón y el pasajero (cuando

anda) tiene derecho a un entorno agradable: sólo se conseguirá si la ciudad quiere tener un aire limpio y con menos ruido.

✓ El volumen de tráfico de una calle se debe ajustar a lo que aceptan peatones y vecinos. Hay que trabajar con el volumen ambiental del tráfico, no con la capacidad física de una calle.

✓ Los ciudadanos tienen derecho a poder conversar sin gritar; en la calle y en la casa.

La importancia de la seguridad vial

En una situación de crisis energética y económica, resulta significativo que ni los políticos ni los empresarios prediquen primero el ahorro y luego un cambio en la movilidad que reduzca la factura energética.

Por mucho que se trabaje y se hable de seguridad vial, el tráfico urbano sigue agrediéndonos. No se observa un cambio serio en la dirección de atender las necesidades del ciudadano. Su integridad física debe considerarse más importante que el espacio y la velocidad que desean los conductores para moverse. Necesitamos seguridad vial para los menos protegidos. En la sociedad moderna, los caballeros con coraza no pueden ganar el torneo.

✓ Es necesario un severo control de velocidades de vehículos privados en la mayoría de las calles (zonas 30 Km/h) para ahorrar al menos 5.000 heridos en la movilidad de Barcelona.

✓ El peatón debe tener prioridad para cruzar las calles rápidas (50 Km/h). Todos los pasos de peatones deben estar regulados con semáforos y en la línea de andar del peatón.

Es importante contar con un aparcamiento para el coche fuera del espacio público (no existe el derecho a aparcar en la calle). Conviene planificar nuevos aparcamientos a cierta distancia del domicilio (200 a 400 metros). En destinos urbanos no se deben ofertar muchas plazas.

A este respecto se han dado los primeros pasos en Catalunya y en Barcelona con la Ley de Movilidad y el Decreto de Movilidad Generada.

Normalmente, se antepone la necesidad del conductor para llegar a las grandes infraestructuras del transporte. El aeropuerto tiene un servicio de transporte público nefasto y exceso de parking. La nueva estación de tren (Sagrera) está pensada como un gran aparcamiento (en el centro de la ciudad), al cual se accede mediante una nueva autopista urbana. No tenemos carriles bus en las entradas de las ciudades (basta con un poco de pintura) y los carriles en proyecto no dispondrán de paradas en los municipios vecinos. Hay zonas industriales sin acceso a pie, bicicleta o transporte público.

Algunas cifras sobre movilidad

REDACCIÓ

Vehículos



A la nostra ciutat, amb una superfície de 101 km² i una població de 1.603.178 habitants, el número de vehicles és de 991.151. D'aquests, 617.022 són automòbils, 184.888 motocicletes, 93.378 ciclomotors, 42.234 furgonetes, 31.257 camions i "altres", 21.967. En els accessos a la ciutat hi ha una intensitat diària d'1.218.934 vehicles, que circulen a una velocitat mitjana de 20,8 km/h.

Desplaçaments

Dels 4.721.406 desplaçaments que realitzen els residents a Barcelona, el 50,2% es fan en transport no motoritzat. El 32,5% corresponen als desplaçaments en transport públic i el 17,3% al vehicle privat.



Iván Ortiz

Dels recorreguts motoritzats, la major part són en cotxe (57,4%) i en moto (38,5%). La superfície dedicada als vianants a la nostra ciutat és de 12,2 km per metre quadrat i 11km/m² està dedicada al cotxe. L'assignatura pendent: democratitzar l'ús del sòl.

Vianants



L'any 2007 es van realitzar 2.486.703 etapes de desplaçaments a peu, el 46% del total. Ciutat Vella és el districte més transitat, un 21,67%. La resta es troben per sota del 10%, excepte Sant Martí, que representa el 10,49%. La nostra ciutat afavoreix la mobilitat a peu pel seu clima (17,3 graus de mitjana) i pels escassos dies de pluja (74 a l'any).

Accidents de trànsit

L'any 2007 va haver-hi 12.824 ferits i 43 morts en accidents de trànsit. D'aquests, 555 van ser a les rondes. Una campanya de sensibilització recordava recentment que un de cada tres accidents ocorre en un pas de vianants.

Semàforos

1.646 encreuaments de la ciutat estan semaforitzats. D'aquests, 332 estan adaptats per a invidents. El nombre total de semàforos és de 35.597. El temps en verd per als vianants és menor que per al trànsit rodant. A la nostra ciutat hi ha instal·lades 139 càmeres de vigilància.

El transport, un gran devorador d'energia

ALBERT RECIO
ECONOMISTA

L'encariment del petroli i els seus derivats ha tornat a generar el debat sobre una possible crisi energètica. No és un problema nou. La crisi dels setanta ja va obrir un debat que no s'ha tancat mai. Si bé els xocs petrolers de 1973 i 1979 van estar en gran part provocats per qüestions socio-polítiques (la consolidació de l'OPEP enfront del poder tradicional dels grans països consumidors, la revolució iraniana, la crisi del dòlar...), van servir per crear consciència dels dilemes energètics als quals està abocada la humanitat. Va significar l'inici d'un debat social sobre el consum energètic i la primera pressa de consciència sobre les fràgils bases del nostre sistema econòmic. A meitat dels anys vuitanta, els preus van tornar a baixar i la qüestió energètica, com tants d'altres temes importants, va tornar a quedar oblidada i vam entrar en una nova fase d'expansió de la motorització i de consum energètic creixent.

Ara ens tornem a trobar en un moment de fort creixement dels preus del petroli i de retorn a una certa consciència de crisi energètica. I, sens dubte, en una situació molt pitjor que la de fa 30 anys. Doncs bé: per una banda, el consum ha seguit creixent i per l'altra, s'han reduït les reserves disponibles. I encara més: en tot aquest interval de temps s'ha reforçat un model productiu i de consum que ens ha tornat molt dependents del malbaratament energètic. El transport n'és un dels millors exemples. La qüestió que ens planteja allò que podríem dir la crisi energètica, a la qual després hi tornarem, és la necessitat de canviar estructures i hàbits que avui semblen naturals però que són insostenibles a més o menys llarg termini.

Creixement recolzat pels poders

El transport no és l'única activitat d'elvat consum energètic, però és, sens dubte, la que experimenta un major creixement. Les estadístiques espanyoles així ho indiquen: entre els anys 2000 i 2006 el consum energètic (mesurat en tones equivalents en petroli) a tot l'Estat va créixer el 9,7%. El consum de combustibles per al transport ho va fer un 16,9%, quasibé el doble. Si tenim en compte que hi ha sistemes de transport que funcionen amb electricitat (metro, tren, tramvia) advertim fàcilment que en els darrers anys hem experimentat un fort creixement de les formes de transport que utilitzen combustibles líquids, especialment cotxes i motos, camions i avions.

Aquest creixement és el resultat d'un sistema de mobilitat personal centrat en l'ús del cotxe privat, de l'expansió dels viatges en avió i de la preponderància del camió en el transport de mercaderies. Si



PROJECTE EL BARRI ESPAI DE CONVIVÈNCIA

Dibuix d'una nena de 10 anys del Poblenou

bé a tots els països rics l'automòbil és el rei, en el cas del transport de mercaderies el nostre país presenta un nivell de dependència més gran a causa del subdesenvolupament de la xarxa ferroviària.

Tant en el cas del cotxe privat com en el del transport per mercaderies, el seu creixement està recolzat per polítiques públiques i per processos que s'autoalimenten.

Les polítiques públiques són especialment importants en camps com la inversió en infraestructures i transport públic,

Tenim un model de consum energètic addictiu i enfrontat a la realitat de l'exhauriment del petroli, el recurs natural que l'ha alimentat

les polítiques de preus del combustible i les polítiques territorials. Resulta evident que el gruix de la inversió pública s'ha orientat cap a la construcció de carreteres i autovies, mentre que la inversió en ferrocarril, tramvia i metro ha estat relegada durant molts anys.

Menys evident resulta per a moltes persones la política de preus. Els preus dels combustibles constitueixen a tot el món una opció política justificada per la importància que té el transport en molts àmbits socials: des del cos de les inversions en vials fins als impactes sobre el medi (contaminació, efecte hivernacle...) o l'estructura urbana, passant per l'impacte sobre la balança de pagaments que,

d'alguna forma, condiciona l'activitat econòmica. No és casualitat que els països que han optat per preus baixos, com els Estats Units, es caracteritzin per un elevadíssim nivell de consum i malbaratament energètic. En el cas d'Espanya, sense arribar als extrems nord-americans, s'ha optat per una política de menor pressió fiscal sobre el preu dels combustibles: de tots els països de la Unió Europea els preus espanyols només superen els de Eslovènia, Bulgària i Romania. La gasolina al nostre país és un 25% més barata que a Holanda, que és el país que més en grava el consum. Prova que els preus compten és el fet que els darrers anys s'ha produït un desplaçament cap als vehicles diesel, amb un combustible més barat però també més contaminant. El mateix podem observar en el cas dels avions: els vols barats han fet proliferar els viatges llargs de cap de setmana.

L'ordenació territorial influeix també en les necessitats de transport. Viure en un espai compacte com Barcelona facilita la caminada o l'ús del transport públic. La urbanització dispersa afavoreix per contra l'expansió del vehicle privat. Les enquestes sobre hàbits de transport a Catalunya són eloqüents: els barcelonins que no surten de la ciutat són els que menys utilitzen el cotxe. L'expansió de les grans superfícies comercials està també associada a l'ús del vehicle privat.

Un cop estructurat, el nostre model tendeix a reforçar-se. Quan més fàcil és viatjar en cotxe, més possible és que elegim viure a distància del lloc on treballam. I quan ho fem, més necessitat tindrem d'utilitzar el transport privat. L'expansió del model de la casa unifami-

liar en urbanitzacions genera una enorme dependència del vehicle privat per fer qualsevol cosa. I també genera més demandes socials que prioritzen les infraestructures viàries i els aparcaments. De la mateixa forma que l'addicció als combustibles barats genera pressions socials quan aquests augmenten de preu (i sovint forcen els governants a mantenir preus modestos). Els baixíssims preus dels combustibles han alimentat també les deslocalitzacions productives i la producció a llarga distància, augmentant amb això les necessitats de consum energètic.

Un model addictiu

Tenim un model de consum energètic addictiu. Un model que està enfrontat a la més que segura realitat de l'exhauriment del recurs natural que ha permès la seva expansió: el petroli. Un model que té, a més, grans impactes socials negatius en forma de contaminació, escalfament del clima, destrucció del territori nacional, accidents etc.

Avui es comença a plantejar la necessitat d'un canvi de model energètic, encara que tímidament, ja que hi ha forts interessos econòmics en joc (no és casualitat que entre les 10 empreses més grans del món, vuit siguin dels sectors del petroli o l'automòbil). També hi ha molta addicció social de persones que d'alguna manera depenen del vehicle privat. I l'alternativa al combustible barat sembla més un desig utòpic dels promotors del model actual que una possibilitat real. No hi ha cap font primària a la natura semblant al petroli. L'hidrogen requereix la utilització d'un altre combustible per ser produït. Els biocombustibles tampoc són una alternativa realista si es té en compte que ha calgut dedicar un terç de la producció nord-americana de blat de moro per cobrir el 0,5% de la demanda mundial de combustible. L'alternativa de deixar de menjar per alimentar el cotxe no sembla gaire intel·ligent.

Cal prendre consciència que als darrers 100 anys hem esmerçat una herència que mai tornarem a tenir. I, a més, hem generat enormes impactes ambientals que potser ens acabaran passant una factura costosa. L'única alternativa seriosa és replantejar el nostre model de mobilitat, adaptant-lo a un baix consum energètic. Un procés avui difícil de fer, donada la nostra petrodependència, però que serà més costós quan més triguem a fer-lo. Una adaptació que requereix actuar en camps diversos, com són els de la promoció del transport públic, la reordenació territorial, els preus dels transports, els hàbits de comportament...

La fi del petroli barat és potser la fi de la civilització del cotxe. Però, pot ser també, el començament d'un nou model civilitzatori, més respectuós ambientalment, menys individualista i més conscient dels seus propis límits.

Places d'estacionament



De les 190.331 places existents als carrers, 12.730 són de càrrega i descàrrega.

10.322 són zona blava i 33.400, zona verda per a aparcament de residents. Les places per a motocicletes són 38.040.

Autobusos



La xarxa d'autobusos està formada per 109 línies que recorren 921 km.

1.086 autobusos realitzen aquest servei, amb una velocitat comercial mitjana de 12 km/h. Actualment funcionen 48 autobusos de barri. Respecte de la minimització de gasos contaminants, l'aportació

és mínima. TMB va posar en circulació l'any 2003 tres autobusos d'hidrogen. Les dades sobre l'ús d'aquest transport públic, publicades el passat 17 de setembre, són pessimistes. L'any 2007 la xarxa va tenir 107,4 milions de viatgers i aquest any n'ha perdut 10 milions. El servei s'ha reduït dràsticament. El bus nocturn en les seves 17 línies utilitza 127 vehicles i ha comptat amb un número de validacions de 5.318.000.

Metro

L'any 2007 el Metro de Barcelona tenia 6 línies que sumaven 87 km i comptaven amb 123 estacions. Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya suma dues línies amb 7 km i 13 estacions. Entre totes dues companyies sumen 193 trens. L'any 2007 el Metro va fer 366,4 milions de viatges i Ferrocarrils

29,3 milions. Els últims mesos ha guanyat passatgers. La targeta que més es fa servir és la T-10, seguida de la T-50/30. Les validacions al metro van ser de 366,4 milions l'any 2007 i als Ferrocarrils de 29,3 milions.



Tramvia

La longitud del recorregut d'aquest sistema recuperat per la nostra ciutat és de 28,5 km. Hi compta amb 5 línies i 55 parades. El número de validacions l'any 2007 va ser de 20,9 milions.

RENFE-Rodalies

A les seves 6 línies, amb una longitud de trajecte de 529,6 km i 121 estacions, ha validat 117,1 milions de viatges. Una quantitat molt baixa si tenim en compte les

zones que cobreix. Els perjudicis ocasionats per les obres de l'AVE i l'incompliment dels compromisos donen aquesta xifra ridícula.

Funiculars i Telefèric

Dels dos funiculars existents, el del Tibidabo va tenir 650.617 viatgers i el de Vallvidrera, 739.524. Els viatgers del Telefèric de Montjuïc sumen 794.131.

Bicicletes



El parc de bicicletes a la nostra ciutat l'any 2006 era de 210.000 i el nombre d'usuaris diaris, 40.000.

L'any 2007, la longitud del carril bici era de 129,8 km. i les etapes de desplaçament van ser de 86.406, cosa que suposa un important creixement. Les places

d'aparcament per a bicis en la vorera era de 14.696.

El servei de Bicing va tenir 101.575 abonats l'any 2007 que van realitzar 3.781.585 viatges fent servir 3.000 bicicletes aparcades en 194 estacions.

Taxis

A la nostra ciutat el nombre de taxis és de 10.365, compten amb 191 parades i han fet 107 milions de viatges.

(* Les xifres corresponen a l'estadística municipal publicada l'any 2007

Prenem-nos seriosament la contaminació

ALFONS LÓPEZ
MEMBRE DE DEPANA

La relació entre com ens movem i l'estat ambiental de la ciutat és prou significativa com per a que les mesures ambientals siguin les que haurien de prevaler a l'hora de dissenyar-ne la mobilitat. És a dir, dissenyar una mobilitat sostenible. Bàsicament, el pes relatiu que la mobilitat en vehicle privat (sobretot el cotxe) té sobre els altres modes de transport (bus, metro, a peu o en bicicleta) determina diversos vectors de qualitat ambiental en una ciutat com Barcelona. Però també hi intervenen aspectes com la seguretat i els accidents.

Els principis que defineixen la mobilitat sostenible són: crear un entorn de qualitat de vida i saludable, tot reduint les emissions contaminants i els sorolls; distribuir l'espai equitativament entre els diferents modes de transport i fomentant els transports col·lectius i no contaminants; recuperar el carrer com a espai de convivència; dedicar especial atenció cap a aquells col·lectius amb dificultats de mobilitat o que simplement, no tenen carnet de conduir (nens, gent gran) i internalitzar els costos derivats de la mobilitat en el balanç global.

L'impacte ambiental de la mobilitat (contaminació, soroll, ocupació d'espai...) és més que considerable i afecta ciutats de tot el món. Però tot i que la mobilitat és una activitat bàsica, en bona part es podrien regular i limitar les seves conse-



IGNASI R. RENOM

Les emissions de gasos contaminants dels vehicles provoquen l'impacte més greu sobre la salut de les persones

L'aire de l'Àrea Metropolitana és tan pèssim que si no millora en dos anys s'infringirà la normativa europea de qualitat

La tímida mesura dels 80 km/h ha aixecat polseguera no tant entre els conductors com entre els lobbies agitadors amagats darrere associacions o companyies asseguradores

qüències. L'impacte que més directament percebem com a ciutadans és l'ocupació d'espai, el soroll provocat pels cotxes als carrers i el temps perdut en les retencions. Però les emissions de gasos contaminants dels vehicles provoquen l'impacte més greu, de manera silenciosa, sobre la salut de les persones.

La polèmica mesura dels 80 km/h ha aixecat aquesta primavera una veri-

table polseguera visceral, no tant entre els conductors (que cada dia pateixen les retencions), com entre els *lobbies* agitadors que s'amaguen darrere associacions o companyies d'assegurances (RACC, Federació Europea d'Automobilistes, etc...), que no han esmerçat recursos a atacar la primera mesura que ha intentat pacificar el trànsit al voltant de Barcelona. Cal recordar que simplement es tractava de reduir en determinades zones la velocitat a 80 km/h (en moltes de les quals mai es circulava a aquesta velocitat).

I cal recordar també que al llarg del debat poc s'ha parlat de l'origen veritable de la mesura: l'aire de l'Àrea Metropolitana de Barcelona té una qualitat tan pèssima que si en un termini de dos anys no millora estarà infringint la normativa europea de qualitat de l'aire respecte a dos contaminants realment tòxics: els òxids de nitrogen (NO_x) i les partícules menors de 10 micres (PM10). A Barcelona, les mesures són especialment greus a Gràcia i l'Eixample, però la situació també és greu a molts municipis del Baix Llobregat. Tinguem en compte també que la normativa de la UE és encara més permissiva que la de l'Organització Mundial de la Salut (OMS).

És cert que no tota la contaminació prové dels cotxes: indústries com les plantes cimenteres o les centrals tèrmi-

ques, i el creixent trànsit al port i l'aeroport també aporten emissions a l'aire de la ciutat. Però segons les dades del Departament de Medi Ambient, entre un 40 i el 50% són responsabilitat directa del transport terrestre.

Les conseqüències d'aquesta contaminació van més enllà del que molt sovint creiem. Un estudi recent del Centre de Recerca en Epidemiologia Ambiental (CREAL) parla de milers de casos anuals de malalties respiratòries, hospitalitzaci-

Reduir la contaminació als nivells recomanats per l'OMS reduiria els 54.000 atacs d'asma i 3.500 morts prematures anuals

ons i morts que es podrien evitar reduint aquesta contaminació. Per exemple, reduir la contaminació als nivells recomanats per l'OMS reduiria 54.000 atacs d'asma i 3.500 morts prematures anualment a la zona metropolitana (!). ¿Com és possible que encara es trobin entrebanecs per impulsar mesures de reducció de la contaminació?

Naturalment, el tema no es resol amb

els 80 km/h. Potser fins i tot és una mesura prescindible, si se'n prenen d'altres alternatives (més dràstiques). Però la reacció del *lobby* de l'automòbil en aquest cas ens prepara per allò que passarà el dia que siguin necessàries.

Altres mesures, complementàries, serien la millora de la xarxa de bus i metro, la reducció de carrils en alguns carrers, l'ara anunciada connexió del tramvia, o els carrils VAO (Vehicles d'Alta Ocupació: bus i cotxes amb més d'un ocupant) que es començaran a assajar.

Molt lluny dels grans propòsits

Si parlem, però, de l'impacte sobre el canvi climàtic ens quedem encara molt curts. Millorem el transport públic i pacifiquem el trànsit, però la quantitat de vehicles en circulació a la ciutat és molt difícil de reduir. És interessant la mesura presa per Londres on s'aplica un peatge urbà (*London congestion charge*) d'uns 10 euros diaris per accedir al centre de la ciutat en cotxe. Cal tenir en compte, naturalment, que Barcelona no és Londres, però independentment de les mesures per facilitar la fluïdesa del trànsit (sempre desitjable) només mesures serioses de restricció o dissuasió del trànsit en vehicle privat podrien tenir un impacte seriós sobre les emissions de canvi climàtic de la ciutat.

Transports, mobilitat i lluites veïnals

ANDRÉS NAYA

Anar de casa a la feina, visitar un amic, acudir a la consulta del metge, anar a la botiga o assistir a una sessió de cinema ens obliga, sense excuses, a desplaçar-nos. Són milers de recorreguts obligatoris que realitzem dia a dia. Portar-los a terme d'una manera fàcil, ràpida i sense costos socials i econòmics desmesurats repercuteix en la qualitat de vida de les persones que ens movem.

Tot això passa en una ciutat que té dividit l'ús del sòl. L'espai compleix diferents funcions, cosa que ens obliga a traslladar-nos d'un lloc a un altre. En no poques ocasions suposa llargs recorreguts i una important dedicació dels nostres temps disponible.

Satisfer les nostres necessitats i tenir alternatives per realitzar

els recorreguts obligatoris és fonamental. Aquesta és la raó que nombroses i importants lluites hagin plantejat la millora del transport públic, l'oposició a augmentos injustos de tarifes o exigir la convivència entre les diferents maneres de moure's, garantint la salut i seguretat del veïnat.

Traslladar-nos caminant ha estat i és la manera més comuna de moure'ns. Per això no és casual que les primeres lluites es realitzessin per denunciar uns tramvies perillosos que atropellaven els vianants.

No totes les lluites han tingut com a objectiu la millora de la mobilitat. El desenvolupament de les ciutats i del transport ha suposat que algunes instal·lacions estiguessin mal ubicades. Davant els seus tancaments o trasllats, el

veïnat ha reivindicat que els espais de les velles cotxeres donessin lloc a serveis i equipaments necessaris.

Reivindicacions sentides, importants, que s'han defensat amb força i radicalitat: talls d'autopistes i línies de metro, segrestos d'autobusos, manifestacions... Es buscava la sensibilitat i participació en les lluites dels afectats explicant els objectius amb fulletons, cartells i pancartes. Com a curiositat, es va arribar a convocar una jornada sense pagar el transport públic davant les pujades desmesurades.

En algunes ocasions, poques, es va instrumentalitzar la importància del transport en el dia a dia ciutadà i es va arribar a segrestar autobusos per demanar habitatge digne per als barraquistes. La raó d'aquestes accions va ser la forta repercussió que tenia aquest fet als mitjans de comunicació.

Hem recopilat nombroses lluites ocorregudes al segle passat amb l'ajuda de les fonts dels treballs de J.M. Huertas Claveria i Marc Andreu, els diferents materials veïnals i l'arxiu de la col·lecció de la mateixa revista *Carrer*.

Recopilar, no perdre la memòria, conèixer la història recent, el paper dels homes i dones que es mouen en el dia a dia, és fonamental per continuar construint una ciutat cada cop més humana.

La unió dels tranvies en superfície, una Diagonal per a tothom

MANEL FERRI
RESPONSABLE DE MOBILITAT
CCOO DE CATALUNYA

L' anunci fet per l'Ajuntament de Barcelona de donar llum verda al pas del tramvia en superfície per la Diagonal és una molt bona notícia que cal aplaudir. Ara és l'hora de redactar el projecte, adjudicar l'obra i iniciar-ne la construcció. És l'hora, senyor Hereu, de fer una Diagonal per a tothom, ja en aquest mandat.

El tram central de la Diagonal és una proposta de futur per a una mobilitat urbana més sostenible, humana i solidària. La situació dels escassos quatre quilòmetres que separen la plaça Francesc Macià de la de les Glòries demostren de forma evident la incapacitat de l'ajuntament barceloní durant els darrers quinze anys per reformar el sistema de mobilitat. Això perquè quan es van fer les Rondes de Barcelona el 1992 i la Diagonal va perdre el seu caràcter de travessera, l'administració va perdre l'oportunitat de transformar-la en una via urbana. Anys després, el trànsit ha engolit la Diagonal de nou, amb un parc mòbil que no para de créixer dins d'una ciutat finita.

L'eix de la Diagonal és l'exemple més paradigmàtic de les conseqüències que comporta mantenir la supremacia automobilística. La creixent congestió, els problemes ambientals, energètics, socials i sanitaris generats pels vehicles privats, no només són símptomes d'un fracàs en planificació urbana, sinó que perjudiquen el desenvolupament d'una mobilitat més sostenible, que l'ajuntament diu voler impulsar. L'ecomobilitat, o conjunt de mitjans que asseguren el dret al desplaçament sense sacrificar-ne d'altres com la salut, el descans o les possibilitats de les generacions futures, són precisament els que gaudeixen de menys espai i prioritat al tram central de la Diagonal. La conseqüència directa d'aquest desgavell són unes voreres molt estretes que dificulten el comerç i els itineraris a peu, un bulevard central constantment interromput per motos aparcades o cruïlles amb vehicles aturats, un carril-bici sobre la vorera perillós per als ciclistes i conflictiu per als vianants, un sistema d'autobusos car i lent que circula per un carril bus ineficient i un trànsit desorbitat.

El mitjà més segur i estalviador

Davant d'aquesta situació, les autoritats municipals han rebutjat sistemàticament la instal·lació d'un tramvia per resoldre la congestió del carril bus i incrementar així la capacitat del transport públic a la Diagonal. En definitiva, una solució que hagués afavorit un traspàs de viatges del



IGNASI R. RENOM

Ara per ara, els usuaris del tramvia estan condemnats gairebé sempre al doble transbordament

vehicle privat al transport públic, i hagués permès així guanyar espai per a unes voreres més amples i un millor carril bici. A més d'una capacitat superior, el tramvia és el mitjà més segur i que consumeix menys energia per viatger transportat. L'actual esquema de transport públic convida l'usuari a escollir entre un autobús col·lapsat o el primer tramvia interromput d'Europa. Tant els usuaris del Trambaix com els del Trambesòs estan condemnats al doble transbordament gairebé sempre. Malgrat tants inconvenients, els argu-

El tramvia és el mitjà més segur i que consumeix menys energia per viatger transportat

ments de la negativa municipal sempre han estat els mateixos: no restar espai ni velocitat sobre el trànsit global. Aquesta posició no s'adiu amb el pronunciament de l'alcalde favorable a donar la prioritat al vianant, al ciclista i al transport públic, ni amb els postulats de sostenibilitat i de respecte al protocol de Kioto, ni amb els postulats de salut pública, -emissions d'òxids de nitrogen i PM10-, ni amb els hàbits de la mateixa societat barcelonina, que només fa servir el cotxe en el 19% dels seus desplaçaments.

L'evolució del nombre d'usuaris i usu-

àries del tramvia evolucionen favorablement -20.000.000 de viatgers a l'any 2007- i per tant, guanya en mobilitat sostenible i segura.

¿Què suposaria per a la ciutat de Barcelona la unió en superfície dels dos tramvies? Una millora traduïda en un increment de l'ús del transport públic, una millora de la qualitat ambiental de l'aire en aquest espai de la ciutat, una millora del repartiment modal de l'espai públic entre cotxes, bicicletes, vianants i autobusos. En definitiva, una Diagonal més democràtica i per a tothom. Avui la Diagonal té un mal servei d'autobús en el seu tram central i és una constant congestió de vehicles uns darrers dels altres (fins a sis o més autobusos, amb una velocitat comercial de 8 quilòmetres hora). És a dir, un mal servei de transport públic, a més d'ineficient i car. Cal tirar endavant ja una profunda reconversió urbanística i de mobilitat del tram central de la Diagonal en els seus 4 quilòmetres de longitud, que prioritzi els desplaçaments a peu, el transport públic i en bicicleta, amb menys fums contaminants, amb menys contaminació acústica, traient espai al cotxe privat. El pas del tramvia pel tram central de la Diagonal és la proposta més efectiva i eficient des del punt de vista de mobilitat, al mallar la xarxa ferroviària amb la creació de nous intercanviadors, amb quatre línies de metro i amb totes les línies de metro del Vallès i les línies urbanes de FGC. En definitiva, fer-la

més accessible, més amable i més democràtica. Perquè això sigui possible, cal la unió dels dos tramvies pel tram central de la Diagonal i en superfície.

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat ja s'ha pronunciat a favor del pas del tramvia en superfície per la Diagonal, en haver entès que la línia recta és la distància més curta entre dos punts: plaça de Francesc Macià i plaça de les Glòries.

Barcelona ha d'afrontar el repte de reformar la Diagonal, un eix obsolet. És l'hora de posar en pràctica les solucions sostenibles. És l'hora de facilitar la vida als municipis veïns, que depenen parcialment del Trambaix i Trambesòs per als seus desplaçaments i que ho han reclamat mitjançant diverses mocions aprovades en Plenari. És l'hora d'ampliar les voreres per als vianants i per al comerç, castigats avui pel vehicle privat. És l'hora d'atorgar a la bicicleta un carril digne de la seva contribució sostenible a la ciutat. És l'hora de proporcionar als treballadors i treballadores un mitjà de transport públic eficient, còmode, segur i d'accés fàcil. És l'hora de regalar-li un pulmó verd al cor de Barcelona, travesat per una espasa de fum i soroll.

En el moment de tancar aquest article, ens informen de la possible construcció d'un túnel de 250 metres per soterrar el tramvia. Els interrogats s'ens multipliquen: quedem a l'expectativa. La unió ha de ser per la superfície.



Veïns de Torre Baró demostrant que els autobusos podien arribar a la muntanya.
Arxiu Manuel Vital

1879

✓ Un nen mor atropellat per un tramvia al Clot. Protestes reclamant seguretat.

1901

✓ Veïns de la Barceloneta cremen un tramvia per la mort d'un nen.

1910

✓ Una dona és atropellada per un tramvia al carrer Aribau. La gent, indignada, el bolca.

1951

✓ Aldarulls als carrers i boicot als tramvies per la pujada del preu dels bitllets. Hi participen milers de persones.

1957

✓ Segona vaga d'usuaris del tramvia per l'augment del preu dels bitllets. Dura una setmana.

1968

✓ Veïns i veïnes de Trinitat Nova reivindiquen un pont per a vianants que els uneixi amb el barri veí de Trinitat Vella.



Manifestació de ciclistes als anys 60. AHCB-AF

1973

✓ Veïns de la Barceloneta comencen les protestes perquè el tren no travessi els carrers del barri. El projecte es retirarà dos anys més tard.
✓ Cases esquerdades al Carmel pel Túnel de la Rovira.

1974

✓ Els veïns de Roquetes segresten un autobús reclamant transport públic. L'acció es repetirà en dues ocasions.

1976

✓ Campanya ciutadana per la gratuïtat del Tercer Cinturó per regular el trànsit pesant als carrers València i Aragó.
✓ Nombroses pancartes als balcons de Gràcia dient "No a la via O"

1977

✓ Manifestació de bicicletes al passeig de Gràcia contra la contaminació a la ciutat. Hi assisteixen milers de persones.
✓ Al barri del Port de la Zona Franca els veïns aturen el tren que transporta potasses en protesta per la seva perillositat.

✓ Tercer segrest d'un autobús al barri de Prosperitat reclamant habitatges per als barraquistes de Santa Engràcia.
✓ Trinitat Vella lluita pel metro.

1978

✓ Les veïnes i veïns de Torre Baró segresten un autobús i el pugen al barri per reivindicar transport públic.

1980

✓ Protestes contra l'augment de tarifes del metro, que van pujar molt per sobre de l'IPC. Aquestes campanyes es van repetir durant els primers anys dels ajuntaments democràtics.

1982

✓ Després de 10 anys de lluites, la línia 4 del metro arriba a Roquetes i La Pau.

Barcelona camina cap al futur

JOAN ESTEVADEORDAL
BARCELONA CAMINA

La creació de l'automòbil i la ràpida proliferació d'aquest en la societat moderna de finals del segle XIX va representar una autèntica revolució pel que fa al canvi de costums de les persones a l'hora de desplaçar-se.

Progressivament, el vianant pròpiament dit s'ha anat desplaçant dels carrers, especialment d'aquells més cèntrics o concorreguts de les àrees urbanes. L'automòbil ha esdevingut un dels principals mitjans de transport del segle XX i probablement ho serà també del segle XXI.

La congestió urbana fa perillar tant les activitats comercials com les culturals, ja que provoca un descens del trànsit de vianants, però més rellevant en relació a aquest tema és que la qualitat de vida de les persones està disminuint en les àrees urbanes.

Dir també que en els darrers anys, sobretot en l'últim quart de segle, s'ha produït un canvi moral de la societat en general que ha arribat fins a l'esfera política: els polítics han fet seva la creixent demanda dels ciutadans no només de respectar el medi ambient, sinó de respectar la qualitat de vida com a ciutadans dins d'una àrea urbana. Per tant, es fa palès que existeixen unes tendències polítiques en les quals es considera el desplaçament a peu com a un mitjà de transport sostenible, no només respectuós amb el medi ambient, sinó propici per augmentar la qualitat de vida de les persones en tant que vianants de l'àrea urbana on visquin.

Cal ser conscients que l'única manera de dur a terme allò que la societat demana és a través de les polítiques d'aquelles autoritats públiques competents. Partint d'aquesta premissa, l'Ajuntament de Barcelona, conjuntament amb l'Associació Barcelona Camina, han decidit avançar cap a una Barcelona sostenible i on tots els diferents mitjans de transport cohabitin en l'espai públic.

De les decisions d'avui en depèn el futur proper, i sabem quin futur volem...

Nombrosos desplaçaments en el mitjà urbà s'efectuen més ràpidament a peu, en bicicleta o per mitjà dels transports públics que en cotxe. En la mobilitat quotidiana la major part dels viatges per la ciutat de Barcelona es realitzen a peu, i si augmentem els nostres desplaçaments a peu, contribuïm a millorar la qualitat de l'aire, fortifiquem essencialment la qualitat de vida a la ciutat, tot disminuint els danys generats pel trànsit rodad.

Afavorir la marxa a peu dels nostres carrers, és també garantir l'atractiu, l'animació, la seguretat i la convivència de la ciutat vigilat la salut dels seus habitants.

Una reapropiació de l'àmbit públic per als vianants permet així que



ARXIU

Afavorir la marxa a peu és garantir la convivència de la ciutat

els nostres carrers i places passin a jugar el seu paper real de ser llocs de trobada, relació i de vida social.

El vianant no és un "mitjà de transport" que es pugui canalitzar de forma normativa sobre vies o carrils específics. La seva característica és la llibertat per poder escollir recorreguts. Fer un pla de mesures en favor dels desplaçaments a peu no és fer un pla de circuits de via-

Una reapropiació de l'àmbit públic per als vianants permet que els carrers i places juguin el seu paper real de ser llocs de trobada

nants, ja que tota la ciutat de Barcelona és potencialment susceptible d'ésser accessible als vianants, a excepció de l'accés als centres comercials perifèrics, concebuts i organitzats per ser accessibles en cotxe.

La seguretat dels vianants ha anat lligada en els darrers temps a la segregació

d'aquests respecte de la resta d'usuaris de la via i, sobretot, dels vehicles de motor. La segregació total, però, no és possible, ja que sempre hi ha punts de contacte físic: creuar els carrers, accedir al transport públic (bus i taxi), el problema continu d'aparcament de les motos a la vorera, o darrerament, la circulació de les bicicletes per la vorera.

Per tant, s'ha de buscar la seguretat en el fet de promoure una convivència pacífica entre els diferents models, definint-ne clarament la jerarquia i la prioritat en cada zona urbana, des de la cohabitació total (amb restriccions a les velocitats dels vehicles) fins a la segregació total (soterrament de vies ràpides).

Avantatges d'anar a peu

- ✓ Estalvi: és gratuït.
- ✓ Temps: per a trajectes curts, pot ser la manera més ràpida de desplaçar-se.
- ✓ Salut: caminar és molt saludable; disminueix el risc de càncer i d'infart, i allarga l'esperança de vida.
- ✓ Ecològic: no produeix cap mena de residu ni pol·lució.
- ✓ Esport: anar caminant als llocs és una manera de fer esport sense invertir-hi ni

temps ni diners.

✓ Relaxa: no provoca cap tensió ni necessita d'estar concentrat. Pateixen poques congestions.

✓ Diversió: per conèixer la ciutat, interaccionar amb la gent, viure el barri, etc.

Els vianants també haurien de complir unes normes bàsiques que fan que la via pública sigui un lloc més segur per a ells:

✓ Circular per les voreres i travessar les calçades pels passos amb semàfor o senyalitzats. Abans de creuar, cal comprovar que no hi ha perill. Circular o aturar-se a la calçada creant un perill o pertorbant la fluïdesa del trànsit, pot comportar una multa.

✓ Quan no hi hagi vorera, cal caminar per la banda contrària del trànsit, de manera que els vehicles vinguin de cara.

✓ Vigilar els nens, i mai cridar-los des de l'altra vorera, per evitar que creuin sense mirar. Ajudar la gent amb problemes de mobilitat a creuar els carrers.

✓ Respectar la via, evitant embrutar-la, i fer malbé el mobiliari urbà.

✓ Vigilar els animals domèstics quan se'ls tregui al carrer, portant-los lligats, nets i evitant que embrutin el carrer.

1983

✓ L'AVV del Guinardó reivindica l'enderrocament del viaducte de la plaça Alfons X. Finalment es va enderrocar un dels braços.

1984

✓ El barri de Sant Antoni comença una lluita perquè les antigues cotxeres de Borrell es converteixin en equipaments i no en una comissaria. Avui en dia, un centre cívic i unes instal·lacions esportives ocupen aquest lloc.
✓ Les Cotxeres de Sants es transformen en un centre cívic per al barri.

1985

✓ El tren que transporta potasses deixa de passar per la Zona Franca.
✓ La línia 3 de metro arriba a la Vall d'Hebron i a Montbau.
✓ Comença la campanya per

recuperar la rambla de Sant Andreu.

1986

✓ S'inaugura el parc del Clot en l'espai que ocupava l'estació del tren.



Cartell per a l'enèsima manifestació contra el túnel d'Horta, setembre 2008

1987

✓ Diferents entitats ciutadanes reivindiquen un transport públic accessible per a les persones amb discapacitat.
✓ Manifestacions a Torre Llobeta perquè les cotxeres d'autobusos de Borbó es dediquin a equipaments i zona verda.
✓ El veïnat del Poblenou s'oposa al cinturó litoral.

1988

✓ Una llarga campanya d'accions i manifestacions a Nou Barris conclou amb una Audiència Pública per la cobertura del II cinturó.

1989

✓ Comença la lluita per demanar que el metro arribi a Torre Baró i Ciutat Meridiana. Durant els anys següents, els actes de protesta són nombrosos i variats.

1990

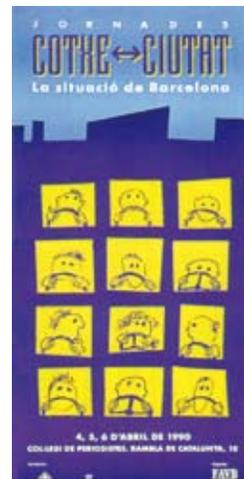
✓ La Favb analitza en unes jornades la relació cotxe-ciutat.

1991

✓ Campanya ciutadana contra les molèsties pels sorolls dels camions al Poblenou.

1992

✓ Entren en circulació 20 autobusos accessibles a les cadires de rodes.
El veïnat de Trinitat Nova construeix una simbòlica estació de metro.



Jornades de la Favb sobre cotxe i ciutat al 1990

1993

✓ Es crea la Plataforma Ciutadana contra el Túnel d'Horta. Sindicats, AAVV i d'altres entitats convoquen una jornada per no pagar el transport públic com a protesta per l'augment abusiu del preu dels bitllets. 150.000 persones s'uneixen a la proposta.
✓ Els veïns i veïnes de Canyelles construeixen la seva estació de metro simbòlica.

Rodalies, l'assignatura pendent

ALBERT VILLALONGA
TÈCNIC DE MOBILITAT
CCOO DE CATALUNYA

Malgrat alguns tímids avenços, les Rodalies de Renfe continuen sent l'assignatura pendent en mobilitat. La feble xarxa de Rodalies és l'eterna oblidada pel que fa a recursos invertits. En els darrers temps pocs mitjans de transport públic han fet parlar tant i han estat tant en el blanc de les crítiques per part de tothom: tanmateix, encara estem on estàvem. Les demandes per dignificar el servei de Rodalies encara són lamentablement de rabiosa actualitat perquè avui, gairebé tot encara està per fer. Els nostres governants s'han omplert la boca de promeses de millora, però la tossuda realitat els delata. Les Rodalies els hi són indiferents i la prioritat continua sent el Tren de Gran Velocitat i l'aeroport, per no parlar de la xarxa viària. Valgui un exemple; aviat s'inaugurarà la tan preuada terminal sud de l'aeroport i la connexió amb el tren de Rodalies trigarà a arribar. En canvi, els accessos viaris no dubtem que estaran a punt des d'un principi.

Un malalt crònic

Els símptomes del malalt crònic que són les Rodalies, continuen sent els mateixos, i fins i tot s'han agreujat amb el pas del temps. Els compromisos adquirits per la companyia per resoldre els greus problemes de servei que afecten els usuaris de Renfe no s'han complert, i l'agonia de la xarxa de rodalies continua. Les avaries i els retards se succeeixen. La informació als usuaris encara és insuficient. La saturació en les hores punta no ha disminuït. Per tot això, continuem reclamant sense demora un veritable pla de xoc per a les Rodalies de Barcelona que signifiqui posar aquest oferta ferroviària al lloc que li pertoca, tenint en compte que es

Les demandes per dignificar el servei de Rodalies encara són lamentablement de rabiosa actualitat: gairebé tot està encara per fer

tracta de la xarxa de transport públic més potent de la regió metropolitana i, per tant, ha de facilitar la cohesió social i territorial.

L'objectiu, sens dubte, ha de ser que el servei millori, tant en qualitat com en quantitat. Per això exigim més trens, més accessibilitat, més seguretat i confort, més comunicació i atenció a l'usuari, més puntualitat i menys interrupcions.

Dissortadament, el lema que va encapçalar la campanya que vàrem dur a



DANI CODINA

Fa tot just un any, el servei de Rodalies entre Barcelona i el Baix Llobregat va quedar aturat per errors i accidents en les obres del TGV. Els milers d'usuaris afectats van haver de desplaçar-se amb un servei alternatiu d'autobusos durant mesos. Va ser la gota que va fer vessar el got respecte el mal funcionament de Rodalies.

El damnificat del TGV

A. N.

Que el TGV ha arribat arrasant no ho dubta ningú. Adequar l'entrada a Barcelona per l'estació de Sants ha suposat un calvari per als milers de passatgers que el fan servir obligatòriament per anar a la feina. Els responsables del TGV no van preveure els efectes secundaris, inclosos esvorancs, que suposarien les obres per a Rodalies. Així com a Madrid les rodalies ferroviàries han rebut inversions per funcionar pràcticament com un metro, a Barcelona res. A curt termini les notícies no són pas bones. Està previst que el canvi en les catenàries del túnel del passeig de Gràcia i la plaça Catalunya i les obres de la futura estació de la Sagrera comportin talls durant les properes setmanes en el malmès i insuficient servei de Rodalies. El gran oblidat. Al lúxos llibre editat amb motiu del desè aniversari del Pacte per la Mobilitat Sostenible, res no es diu de Rodalies. I és que res no s'ha fet i poc o res s'ha reclamat.

terme des de finals de 2006 fins a principis del 2007 per posar de manifest les nostres queixes i propostes per dignificar la malmesa xarxa de Rodalies continua vigent. Per això, i tal i com ja exigim aleshores, els trens de Rodalies, el metro de tothom, han de ser una prioritat política i econòmica. I això perquè des de CCOO de Catalunya continuem pensant que Renfe encara no ha saldat el deute social que ha contret amb milers de treballadors i treballadores que utilitzen quotidianament la xarxa de rodalies per accedir al seu lloc de treball.

Des de CCOO pensem que el pla de xoc per a les Rodalies de Barcelona ha de posar l'accent en els serveis ferroviaris i no pas en les grans obres d'infraestructura. Per això s'ha de programar l'increment de les freqüències en hores punta en totes les línies i, al mateix temps, s'ha de contemplar l'ampliació de la cobertura horària, sobretot, a les primeres hores del matí.

Això sense deixar de banda les inversions ferroviàries en el manteniment de les infraestructures ja existents i, per descomptat, sense oblidar-se de dignificar moltes de les estacions que actualment tenen grans déficits d'accessibilitat,

un estat lamentable de deixadesa i manca de serveis bàsics. I, evidentment, s'ha d'adquirir nou material mòbil per incrementar la capacitat i comoditat dels trens.

Apostar per la participació

Tampoc no s'ha de menystenir el paper dels agents socials en aquest afer, tant per concertar el Pla de Rodalies ferroviàries com per intervenir en la mesa de negociació del traspàs de Renfe, entre Estat i Generalitat. A més, s'ha de convertir el comitè d'usuaris en un veritable espai de participació, d'informació i concertació, tal com demanda la gravetat de la situació, per responsabilitzar-se del seguiment de la implantació del pla.

Tot això sense renunciar a desdoblant els trams pendents, a perllongar la xarxa i a construir noves estacions per així ampliar la cobertura territorial del tren de proximitat.

Tot plegat perquè, finalment, les Rodalies s'acabin configurant com la base estructural del sistema integrat de transport públic de la regió metropolitana de Barcelona i acabar teixint una alternativa sòlida a l'ús massiu i insostenible del vehicle privat.

1994

✓ Veïns de la Teixonera intenten segrestar un autobús per reivindicar millores per al barri.

1995

✓ La Favb organitza un acte en el Col·legi de Periodistes reivindicant l'ampliació de les línies 3 i 4 de metro.

✓ Veïns de Sant Genís dels Agudells segresten un autobús per demanar que el transport públic arribi al barri.

✓ La Plataforma Barcelona Estalvia Energia convoca un acte al Mercat de Sant Antoni per reclamar l'obertura de la línia 2 de metro.

✓ Trinitat Nova i Sant Martí es manifesten per demanar l'arribada del metro.

1996

✓ Concentració a la plaça Sant Jaume demanant l'arribada del metro als barris. Les AAVV de Nou Barris, Bon Pastor i Zona Franca construeixen una estació.

✓ Es realitzen nombroses denúncies a Sants pels sorolls de la ronda del Mig.

✓ S'inaugura una nova estació al mercat del Carmel.

✓ La Favb reivindica l'ampliació de l'horari nocturn del transport públic.

1997

✓ Arriba el metro a la Verneda i Sant Martí després de 20 anys de reivindicació.

✓ La línia 2 del metro i els nous autobusos s'adapten a les persones de mobilitat reduïda.

✓ La Generalitat es compromet només que la línia 3 del metro

arribi fins a Canyelles.

1998

✓ Enric Granados es converteix en carrer per a vianants.

✓ La Bordeta planteja el cobriment de la ronda del Mig a l'alçada de la plaça Cerdà.

✓ La Generalitat ofereix a Torre Baró funicular en comptes de metro.

✓ Roquetes denuncia l'incompliment electoral en no haver-se col·locat escales mecàniques al carrer Alcántara.

✓ Sant Martí reivindica el cobriment de la Gran Via.

✓ Poblenou exigeix la supressió del pas elevat de la Gran Via a l'alçada de la rambla del Poblenou.

1999

✓ El 29 d'abril se celebra el Dia sense cotxes.



Portada del Carrer número 61 sobre el "tramvia interruptus". Any 2000

2000

✓ Es torna a celebrar el Dia sense cotxes.

✓ Es coneix la notícia que el tramvia serà "interruptus": no travessarà tota la Diagonal.

✓ Els veïns tallen el trànsit pel cobriment de la Gran Via.

✓ El 19 de novembre s'organitza una cercavila festiva a la Rambla contra el Túnel d'Horta.

2001

✓ La Sagrera, Sant Andreu i Sants arriben a un acord pel semicobriment de la Gran Via.

✓ L'Ajuntament suprimeix el Dia sense cotxes.

✓ Les associacions de la zona de la plaça de les Glòries rebutgen el tortell viari.

✓ El 19 de març, 800 veïns i veïnes es manifesten reivindicant que el metro arribi a Bon Pastor.

✓ S'anuncia que l'AVE arribarà l'any 2004.

✓ La Generalitat accepta la construcció d'un metro lleuger fins a Ciutat Meridiana i Torre Baró.

L'evolució de les tarifes del transport públic

NÚRIA PÉREZ

A partir de l'any 1979 amb l'arribada de la democràcia tant l'administració de la Generalitat com els ajuntaments van assumir noves competències en matèria de transport terrestre. Els ajuntaments democràtics van passar a ser les administracions amb la competència de prestar el servei de transport públic urbà de viatgers. Concretament a la ciutat de Barcelona, les societats privades municipals Transportes de Barcelona, SA. i Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA. van agrupar-se en Transportes Municipals de Barcelona amb la voluntat de coordinar la xarxa de transport subterrània i la de superfície malgrat les problemàtiques que a priori podria suposar això.

Abans de poder fer una anàlisi evolutiva de les tarifes del transport públic, cal aclarir que TMB disposava de tres xarxes diferents segons el mitjà de transport emprat, l'àmbit servit i la tarificació utilitzada. Així, el metro, l'autobús urbà i interurbà eren les tres xarxes de TMB i les dues primeres tenien una tarifa única (plana) independentment del recorregut que es realitzés. A diferència del que passa en l'actualitat la resta de operadors de transport tenien els seus propis bitllets i preus calculats segons la longitud del recorregut aplicats a les línies interurbanes d'autobús, FGC, Renfe, etc.

El sanejament de TMB

Fet aquest aclariment cal dir que aquesta nova administració, tot i trobar-se amb una pèrdua constant d'usuaris en favor de l'ús del cotxe, un servei de poca qualitat i un dèficit molt acusat, va saber al llarg de la dècada dels anys 80 establir el dèficit que s'havia acumulat des de finals dels de la dècada dels 60. Una de les principals raons del "sanejament" de TMB (a més d'importants reajustaments en la plantilla) va ser causada per l'increment de les tarifes ja que durant aquest període la principal font de recaptació provenia de les tarifes i no tant per la subvenció del dèficit per part de les administracions. Aquest increment queda palès a la Taula que s'adjunta en la qual s'observa com en els primers anys 80 l'augment interanual de la tarifa del bitllet senzill de metro i bus es trobava per sobre de l'increment de preus, malgrat que en aquest període la crisi econòmica va provocar un augment significatiu de la inflació. Aquests ajustos van fer que el preu del servei s'acostés més als costos reals que suposava prestar un servei que progressivament oferia major qualitat.

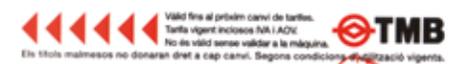
Tot i aquest increment significatiu de la tarifa, val a dir que a partir del any 1981-82 TMB va incloure entre les seves prioritats la de promoure i ampliar l'ús del transport públic, de manera que va iniciar-se una política tarifària més ade-

quada a diferents segments de la població com ara les persones jubilades, els joves o persones amb la renda per sota del salari mínim. Per altra banda, per tal d'afavorir una certa intermodalitat i fidelitat dels usuaris més habituals es va introduir una tarifa única combinada (per a la utilització de determinades línies d'autobús i la xarxa de metro) i targetes multiviatge de bus o de metro de manera que en ambdós casos el preu era inferior a la suma dels preus per separat. La targeta T-1 per exemple, permetia realitzar 9 viatges amb bus, metro, tramvia blau i també FGC, mentre que la T-4, per a persones jubilades i majors de 65, reduïa en més d'un 25% l'import del bitllet senzill d'autobús. També va aparèixer l'abonament mensual per a estudiants i menors de 16 anys, vàlid per a bus i metro. Afavorir la política tarifària de caire més social i l'increment de l'ús de targetes combinades o multiviatge, va suposar que el preu de la tarifa mitjana fos força més baix que el preu del bitllet senzill. Alhora es fidelitzava el viatger creant-se així un primer vincle entre els usuaris més freqüents i el transport públic.

Malgrat que l'any 1985 van iniciar-se les negociacions per a signar el primer Contracte-Programa 1985-1988 (entre les empreses operadores i administracions) capaç de cobrir el dèficit acumulat, no va ser fins a l'any 1987 que amb

El títol més utilitzat és la T-10 seguit de la T-50/30 amb un 74,9% i un 16,5% respectivament de les vendes de l'any 2007

la creació de l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT) es van arribar als primers acords per solucionar la problemàtica del finançament del transport de l'àrea metropolitana barcelonina. L'EMT va a passar a ser l'entitat local que havia de gestionar els serveis de transport públic urbà de la conurbació de Barcelona (18 municipis) i l'any 1990 es va signar el Contracte-Programa (conjuntament amb l'Estat, l'Ajuntament de Barcelona) el qual va permetre la definició d'un marc més estable de finançament. L'objectiu de les negociacions era el de procurar que el cost d'exploració pogués ser superior als ingressos percebuts pels usuaris i fer que les tarifes s'adequessin a una política social considerant així el transport públic un servei públic on les administracions han de cobrir-ne el dèficit. Els ajuntaments integrants de l'EMT també van establir el Recàrrec Metropolità del Transport (0,105% sobre l'Impost de Béns Immobles) amb l'objectiu de contribuir a finançar el transport públic de viatgers.



VILLUENDAS + GÓMEZ

A la Taula s'hi constata com el nou marc va permetre que l'increment interanual de les tarifes fos menor respecte de principis dels anys 80.

A partir d'aquest moment es va produir un canvi en el sistema tarifari unificant les tarifes dels serveis urbà i intermunicipal, de manera que el preu del bitllet de l'autobús urbà i el bitllet dels desplaçaments entre municipis de l'àrea metropolitana era el mateix. Tanmateix

a principis dels anys 90 s'observa un increment interanual del bitllet senzill a causa d'increments també significatius del IPC. Durant aquest període es va haver de realitzar un esforç inversor important en transport públic i es va patir una davallada important del passatge causada per una important recessió econòmica. Malgrat tot, s'observa com a partir de l'any 1994 l'augment de preu del bitllet senzill s'estabilitza de manera rellevant alhora que també s'estabilitza l'increment de preus.

Més endavant amb la creació de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) de l'àmbit de la Regió Metropolitana de Barcelona, l'any 1997 hi va haver un canvi significatiu tant en matèria de regulació de les tarifes com de l'establiment d'un nou marc de finançament. Com a consorci interadministratiu on es van adherir les administracions titulars de serveis públics de transport de l'àmbit de la RMB per planificar i ordenar les infraestructures i els serveis de transport públic, l'ATM també va assumir la funció d'ordenar les tarifes del transport públic en les 6 comarques de la RMB. L'ATM doncs, va elaborar i aprovar un marc de tarifes comú dins d'una política de finançament que definia el grau de cobertura dels costos per ingressos de tarifes i l'any 2001 es va posar en funcionament l'actual Sistema Tarifari Integrat (STI).

Integració de les xarxes

El STI ha suposat un canvi molt significatiu en la política tarifària del transport públic a Barcelona. A més de fer que qualsevol desplaçament formi part del sistema i que per tant, els títols de transport siguin vàlids per a tots els modes i operadors, permet utilitzar diferents mitjans de transport efectuant un únic pagament per desplaçament. Evidentment el STI a més d'afavorir la reducció de la despesa de l'usuari, també va potenciar la intermodalitat, la integració de les xarxes suposant al mateix temps un augment sense precedents en l'ús del transport públic a la RMB.

Per altra banda, també és rellevant el fet que l'ATM calcula l'increment anual de les tarifes a partir de la Tarifa Mitjana Ponderada (TMP), és a dir el preu mitjà d'un desplaçament a la RMB. Anualment l'increment de la TMP ha de ser autoritzat per la Comissió de Preus de Catalunya i en funció d'això el Consell d'Administració de l'ATM publica els preus dels diferents títols de transport. En aquest sentit, tot i que actualment el preu del bitllet senzill sigui d'1,30 euros, en realitat el preu mitjà d'un desplaçament a la RMB és de 0,625 euros, ja que el títol més utilitzat és la T-10 seguit de la targeta T-50/30 (amb un 74,9% i un 16,5% respectivament de les vendes l'any 2007), valor que en els darrers anys s'ha situat per sota de l'IPC.

2002

- ✓ La Bordeta reivindica l'estació de Magòria com a equipament. Es repeteixen les accions de protesta contra el Túnel d'Horta.
- ✓ Montbau reivindica el cobriment de la ronda de Dalt.
- ✓ Cobriment parcial de la ronda del Mig des de Travessera de les Corts al carrer Constitució. Les reivindicacions veïnals han aconseguit el cobriment de cinc amplis trams, el primer al 1993.
- ✓ L'Ajuntament rebutja el cobriment de les vies a Sants.

2003

- ✓ Recollida de signatures contra el pas del tramvia pel centre del parc de l'estació del Nord.
- ✓ Inauguració polèmica d'un tramvia que no travessarà la Diagonal.



Després de dues dècades, la lluita pel metro als barris continua. Arxiu

- ✓ El 14 de desembre s'inaugura el metro lleuger de Torre Baró. L'aprovació del projecte portava data del 16 d'abril.

2004

- ✓ Diferents entitats reclamen la

reforma de la plaça Lesseps i la pacificació de la Ronda del Mig.

2005

- ✓ Les obres de la línia 5 produeixen un enorme esvoranc en el Carmel. 864 veïns afectats i manifestacions per exigir seguretat a l'obra pública. S'inaugura el carsaring, un sistema alternatiu de fer servir el cotxe. Acord entre veïns i Ajuntament per fer equipament a Cotxeres Borbó.

2006

- ✓ Acord per enderrocar l'anell de la plaça de les Glòries. El projecte no recull totes les reivindicacions veïnals.

2007

- ✓ Protestes veïnals pel pas de l'AVE pel centre de la ciutat. D'altres entitats posen l'accent en el control de la seguretat de les obres.

2008

- ✓ L'alcalde anuncia que la Diagonal es convertirà en un eix cívic i que finalment el tramvia unirà les línies travessant aquesta via.
- ✓ Acte reivindicatiu contra el Túnel d'Horta.

Les lluites pels semàfors van ser molt nombroses. La seguretat dels vianants ha estat una preocupació constant als barris. Només algunes dades: 1971 a la plaça Cerdà; 1972 al Raval; 1976 a Horta; 1984 a l'Esquerra de l'Eixample; 1988 a Trinitat Nova; 1990 al Guinardó. Destaca especialment la lluita dels semàfors al barri de Prosperitat, que l'any 1976 va tenir comunicat el barri durant 24 dies en protesta per la mort d'un jove.

Les obres del metro i els túnels van provocar diverses lluites contra

les esquerdes als habitatges al 1974 a Pi i Molist i la Pau al 1993. A destacar l'enorme esvoranc que van produir les obres del metro al Carmel l'any 2005.

Xarxa d'autobusos. Oposar-se al tancament de línies poc rendibles econòmicament i exigir la creació de nous serveis davant les noves necessitats ha estat una altra reivindicació important als barris. És impossible fer-ne una relació. En els últims anys s'han reivindicat els microbusos de barri per a recorreguts curts o carrers amb dificultats de mobilitat. Bicicletes. Des de la primera manifestació en favor dels drets dels ciclistes s'han vingut celebrant pràcticament cada any actes per normalitzar l'ús de la bicicleta.

Llums i ombres de la línia 9 del Metro

RICARD RIOL

PRESIDENT DE L'ASSOCIACIÓ PER A LA PROMOCIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC (PTP)

L'àrea de Barcelona es troba immersa en la construcció d'una gran línia de metro de 47,8 km i 52 estacions que unirà els municipis de Santa Coloma, Badalona, l'Hospitalet i el Prat de Llobregat amb l'àmbit de la Ronda del Mig de Barcelona i l'estació de Sagrera. La magnitud econòmica i territorial del projecte ha convertit la línia 9 en la infraestructura estrella del Pla Director d'Infraestructures 2001-2010 (PDI) de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) i en l'obra pública més ambiciosa i cara de la història de Catalunya. Si tot va bé, començarem a viatjar a les nostres línies 9 i 10 a partir de l'any que ve i veurem el traçat completament finalitzat el 2014.

Els orígens

Els primers ramals de la línia 9, a Singuerlín, Gorg i Zona Franca ja apareixien als plans de metros de 1963, 1966 i 1974, però els escassos recursos de l'època determinarien un gran incompliment de les previsions. A la recuperada Generalitat, a l'època de Pujol, s'elaborà el pla de metros de 1984, que va desprogramar l'embrió de l'actual línia 9. Fou l'etapa menys prolífica del metropolità, caracteritzada per la manca d'inversions i la pèrdua d'usuaris al transport públic. L'administració es va centrar sobretot en la mobilitat individual i privada. Caldria esperar a la creació de l'ATM, consorciada per administracions locals i autonòmica, per impulsar definitivament el projecte i incloure'l al PDI 2001-2010. El 19 de juny de 2002 l'aleshores conseller en cap, Artur Mas, ja posava la primera pedra de la línia 9.

Els costos: una hipoteca de 30 anys

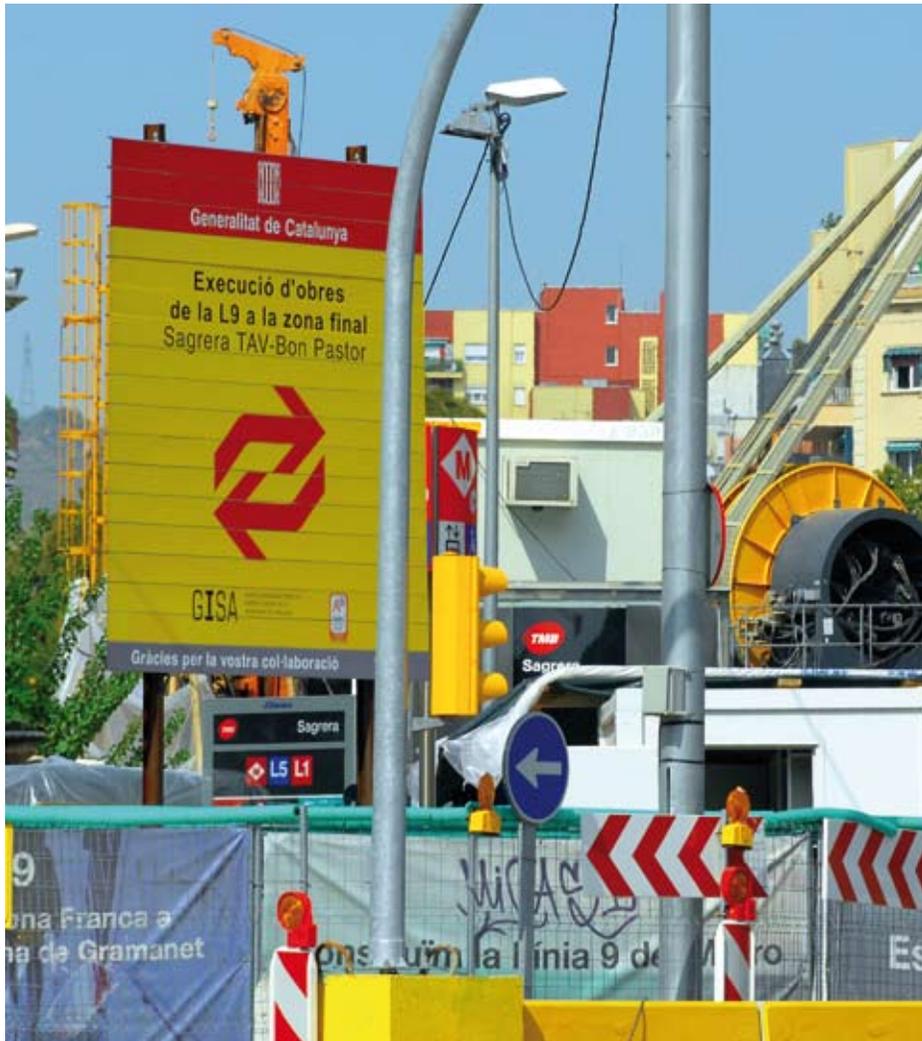
Probablement, la línia 9 sigui més coneguda pels seus costos que pel seu traçat. Si de partida ja es convertia en la inversió pública de la Generalitat més cara de la història, avui el seu cost s'ha triplicat

La línia 9 s'ha presentat més com un tòtem infraestructural que com una operació de mobilitat

Encara s'haurà d'avaluar la idoneïtat de tenir estacions tan profundes que requeriran costosos sistemes de ventilació, il·luminació i elevació mecànica

de manera escandalosa: 7.000 milions d'euros, segons el conseller de PTO, Joaquim Nadal. Això suposa que l'obra s'ha encarit gairebé el triple respecte dels 2.500 milions d'euros pressupostats en l'època de l'ex-conseller Felip Puig. Amb dos quilòmetres de la línia 9 es podrien finançar 15 quilòmetres de tramvia (amb una captació de passatge similar al metro) i 45 d'autobús en plataforma reservada (tan necessaris a entrades i vials de connexió a l'àrea metropolitana).

Encara no són prou conegudes les conseqüències d'aquests sobre costos sobre la pròpia revisió del PDI o sobre d'altres infraestructures ferroviàries pendents a la resta del país, especialment a la regió metropolitana de Barcelona, a Tarragona i a Girona. La Generalitat ja ha reconegut públicament que no pot fer-se càrrec de l'obra en solitari i ha cridat el sector privat per finançar amb interessos part de l'obra sota un règim de concessió de



IGNASI R. RENOM

L'L9, l'obra pública més ambiciosa i cara de la història de Catalunya

les estacions per a 30 anys. Sota aquest novedós sistema, les empreses privades pagarien a l'administració la part de les estacions ja construïda, les acabarien, les explotarien, i aleshores cobrarien un cànon a l'administració en "còmodes" terminis durant el període de la concessió i amb els corresponents interessos.

Tenir metro no ho és tot

El metro de cintura, o de la Ronda del Mig, ha estat per a Barcelona el projecte de transport públic més enyorat des dels anys vuitanta, i sembla comprensible: el seu tram central conclou els grans buits del mapa de metros de la ciutat. Però Barcelona tenia poc metro? Pocs ciutadans coneixen que tenim una xarxa de metro per habitant similar a la de la capital espanyola, i que som la ciutat amb més metro en construcció d'Europa.

Arribats a aquest punt, necessitàvem recarregar tant la línia 9 com per convertir-la en la més llarga d'Europa? No hagués estat preferible redistribuir part de la seva inversió d'una altra forma per arreglar els problemes de mobilitat més greus? Quina serà l'afectació real de la línia 9 sobre la mobilitat? En principi s'esperen 90 milions de passatgers el primer any amb el recorregut complet, però la majoria procediran d'altres línies de transport públic i només un 35% serà demanda procedent del vehicle privat i induïda. Pel tipus de traçat; molt recarregat i amb moltes parades, es cobriran molts viatges de caràcter urbà i menys de caràcter interurbà.

Però on Barcelona té el pitjor problema de mobilitat és en els accessos des de l'exterior, justament per als quals no hi ha bons plans. Barcelona encara no té el pla de Rodalies Renfe (la xarxa més important de transport públic a la regió metropolitana), que hauria de permetre començar a reduir les entrades en cotxe a la ciutat.

Per tant, la transformació del reivindicat metro de cintura en la "línia més llarga d'Europa" sembla respondre més a un remordiment que no pas a un projecte basat en l'eficiència i la inversió sosten-

tre estalviar diners en excavació i reduir les afectacions de les obres en superfície perquè generaria l'espai suficient per ubicar les andanes. Lluny de provar el nou mètode constructiu en algun perllongament curt, es decidí aplicar-lo directament a gairebé tota la línia i comprar les dues tuneladores aleshores més grans del món. El volum de terres excavades és enorme en comparació amb altres projectes de metro de Barcelona i del món, fet que probablement hagi condicionat que no es torni a utilitzar aquest mètode en cap altra actuació del PDI en marxa o programada.

Encara s'haurà d'avaluar la idoneïtat de tenir estacions tan profundes, que requeriran de l'ús combinat de 2 o 3 ascensors i que tenen uns costosos sistemes de ventilació, il·luminació i d'elevació mecànics. Les estacions de la línia 9 del tram central comptaran amb un mínim de tres desplaçaments en vertical: carrer-vestíbul, vestíbul-entreplanta, i entreplanta-andana. Tot plegat, semblen estacions més pensades per no afectar amb les obres els vehicles privats que per accedir-hi a peu.

Improvvisacions que surten cares

La línia 9 ha hagut de superar altres vicissituds derivades de les presses en la seva adjudicació, que tenen el més greu exponent en els manifestament insuficients estudis geològics inicials. Les tuneladores ja han topat amb aigües termals, roques de diversa duresa per a les quals no estaven preparades i fins i tot fonaments d'edificis. Les tuneladores emprades són molt complexes i no poden fer marxa enrera mai: els seus errors poden suposar l'excavació de pous des de la superfície per reparar-les o desmuntar-les.

Per tots aquests motius i d'altres, el primer tram de les línies 9 i 10, entre Sagrera Meridiana i Can Zam i Gorg respectivament, ha retardat la seva inauguració des del 2004 fins al 2009. Els nous trens que haurien de prestar servei a la línia 9 s'han hagut d'ubicar a les línies 2 i 4 per manca d'espai en guardar-los, obligant a substituir els trens més antics però que encara no havien exhaurit la seva vida útil.

Però els canvis han afectat fins i tot al traçat. Amb bona part de la línia en obres i tots els trams adjudicats, el tram entre l'Aeroport del Prat i la Zona Franca ja ha patit tres grans canvis de traçat, l'últim per fer corbes impossibles per tot el municipi, així com modificacions puntuals a l'àmbit de Sagrera. S'han afegit noves parades a Motors, Cotxeres Zona Franca, Provençana, Ciutat Aeroportuària, Eixample Nord del Prat i Polígon Industrial Pratenc.

Metro per cobrir tot, però més lent

El metro és el transport públic preferit dels conductors de ciutat, ja que no els pren espai com fan l'autobús en plataforma reservada o el tramvia. Però també és el mitjà de transport públic més car d'executar, i no sempre és el més adequat a la demanda o per al transport de proximitat. La manca d'una xarxa de transport de superfície més potent i segregada ha impedit que la línia 9 s'especialitzi en un metro exprés a l'estil de París (línia Meteor), Moscú, Praga, Varsòvia o Sant Petersburg. La concepció actual de la línia 9 prima l'accessibilitat per sobre de la velocitat, ja que els transports públics de superfície no han estat prou considerats per complir aquesta tasca. Es perd doncs l'oportunitat d'una línia de metro exprés per anar a l'aeroport o fer transbordaments perifèrics amb molta rapidesa. Per sort, l'any 1975 es va inaugurar l'autèntic accés ràpid a l'aeroport, el tren de Renfe, que estalvia 19 parades respecte del metro fins al centre de Barcelona i que sempre serà la millor alternativa per connectar Barcelona amb el món.

Característiques tècniques de les línies 9 i 10

- Llargària: 47,8 km comptant el tram comú i els 4 ramals
- Demanda diària feiner: 310.000 viatgers/dia
- Intervals de pas previstos:
 - Tronc comú: 3 minuts
 - Ramals: 6 minuts
- Profunditat mitjana: entre 35 i 90 metres.
- Pressupost inicial: 2500 M€ (2001)
- Pressupost provisional: 7.000 M€ a setembre de 2008 (147 M€/km)
- Material mòbil: 50 trens sèrie 9.000 (5 cotxes) per 300 M€
- Velocitat comercial: 33 km/h (màxima de 80 km/h)
- Construcció: 5 tuneladores

guda. La línia 9 s'ha presentat com un tòtem infraestructural en comptes d'una operació de mobilitat. Com s'entén si no, que la línia 74 de bus de TMB, la de més passatge i molt coincident amb aquest nou metro en obres no tingui encara d'un carril bus complert? Si l'arribada del metro a l'Aeroport es justifica per demanda, tampoc no sembla lògic que el tren de Renfe que ja hi arriba encara circuli cada 30 minuts i sobre unes vies amb capacitat escanyada per una dolenta planificació de l'AVE.

Mètode constructiu amb sorpreses

L'any de la primera pedra la línia 9 ja va batre els seus tres primers rècords. El primer fou l'escandalosa adjudicació de les obres a cuita corrents en període electoral, sense disposar d'un projecte constructiu prou sòlid que avalués el cost real d'una obra que, a més, s'havia de finançar pel mètode alemany (al final del procés, probablement amb uns altres polítics al càrrec).

El segon rècord fou l'aprovació d'un mètode constructiu mai testat al món: el túnel de dos pisos amb una via a dalt i una altra a baix. El nou mètode, tot i obligar a construir estacions entre els 30 i 70 metres de fondària, havia de perme-

El llarg viatge del camí escolar

JORDI MARTÍ

L' inici del curs comporta cada any una complicació del trànsit. Als matins, sovint veiem conductors que volen arribar fins a la porta de l'escola per deixar-hi els nens. El model del Camí Escolar, impulsat a Barcelona fa uns anys, planteja un escenari molt diferent: el camí d'anada i tornada de l'escola com un espai segur i compartit per tot el veïnat, on els alumnes puguin caminar sols i tranquils gràcies a la implicació de tothom.

A la zona de la Sagrada Família, on es va treballar el projecte de Camí Escolar fa uns anys a l'escola pública Tabor, els veïns volen recuperar la idea. "Estem discutint sobre el Camí Escolar en el marc de dos projectes actuals que afecten el barri: el debat de la mobilitat i el Pla Comunitari", explica Manel Ruiz, president de l'Associació de Veïns de la Sagrada Família. El debat sobre la mobilitat en aquesta zona, una de les més

Els projectes de camí escolar engegats als barris van començar amb empenta però s'han anat refredant: els processos no són fàcils i el fet que hi hagi molts actors implicats dificulta la posada en marxa dels itineraris pactats

denses i amb un trànsit de pas més alt de la ciutat, es va engegar fa tres anys, amb la voluntat de crear una sèrie d'eixos cívics que, al marge de les grans vies de circulació primària, ofereixin una circulació tranquil·la als nens i als grans connectant els equipaments del barri: l'escola, el poliesportiu... Aquests eixos cívics podrien ser l'AVINGUDA Gaudí, Ma-

rina, Provença... D'altra banda, el Pla Comunitari del Barri vol implicar diferents actors en la planificació de la vida a la zona: "Per això el projecte de Camí Escolar encaixa dins d'aquest Pla", explica Ruiz, "es tracta de parlar amb els comerciants perquè s'hi impliquin i els nanos sàpiguen que poden comptar amb la seva ajuda, amb el centre i l'AMPA per elaborar un mapa dels camins prioritaris, amb l'Ajuntament per posar la senyalització necessària, etc. Ara estem en la fase de recuperar aquesta idea per a l'escola Tabor".

Fa deu anys, a començaments del curs 98-99, des de l'escola Tabor, situada al carrer Cartagena i amb una gran majoria d'alumnes que acudien al centre a peu, es va engegar el projecte de Camí Escolar dins del Projecte Educatiu de Ciutat de l'Ajuntament. Es va crear el Fòrum Cívic Sagrada Família, on hi participaven entitats veïnals, l'escola, l'AMPA, el districte de l'Eixample... Es van elaborar plans per veure quins recorreguts eren els més

adequats i es van celebrar actes simbòlics, però el projecte es va anar deixant.

El procés per establir camins escolars a Barcelona no serà fàcil ni ràpid. L'escola Lavínia, al districte de les Corts, és un altre dels centres on es va treballar amb aquesta idea fa uns anys. Recorden que es va engegar amb molta empenta: es van establir els camins amb la participació dels pares, van venir les autoritats del districte per promocionar el projecte, es va contactar amb els comerciants de la zona i aquests van senyalitzar els seus establiments, es va implicar els alumnes perquè hi diguessin la seva. Després del primer curs, però, el projecte va decaure, i ara està aturat. Des del centre es valora positivament la feina feta, però també expliquen que, com que l'any passat es van establir noves zones escolars a Barcelona, ara reben més alumnes de Sants, de manera que si es tornés a engegar, s'haurien de tornar a elaborar nous mapes segons els itineraris dels alumnes actuals.



OBJECTIUS: Reconèixer i difondre projectes, experiències i trajectòries dins l'àmbit de l'educació social i del lleure que tinguin en compte i que afavoreixin el sentiment de pertinença i el coneixement del país des d'un punt de vista lingüístic, cultural, geogràfic i històric.

DOTACIÓ:
 2 premis de 4.000 euros cada un per a nous projectes.
 2 premis de 4.000 euros cada un per a treballs que presentin el resultat d'una experiència ja realitzada.
 1 premi de 4.000 euros de reconeixement a la trajectòria d'una entitat en el camp de l'educació en el lleure.

Les propostes podran ser presentades per monitors i entitats de totes les terres de llengua catalana.

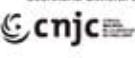
El termini de presentació de propostes acaba el dia **11 de desembre del 2008**.

Podreu consultar-ne les bases a www.fundaciolluisacarulla.cat

Els treballs i la documentació s'han d'adreçar a:
Fundació Lluís Carulla, Aribau 185 3r 08021 Barcelona
 Tels. 932090948/932005347 Fax 932005633
info@fundaciolluisacarulla.cat







AVANTATGES PER ALS PROPIETARIS

- ✓ Subvenció de fins a 6.000€ per a obres d'adequació de l'habitatge
- ✓ Subvenció equivalent al 50% de l'IBI
- ✓ Assegurança de caució i multirisc
- ✓ Assessorament tècnic i jurídic
- ✓ Servei gratuït de gestió

INFORMACIÓ

- A les Oficines de l'Habitatge de Barcelona
- Al Servei d'Habitatge Jove

010 Establiment: 0,45 € Cost mínim: 0,06 €
 Tarifari per segons: 10h inclou
 Horari: de dilluns a dissabte
 de 9 a 22 h

Tel. 93 318 22 53

www.bcn.cat/habitatge
www.gencat.cat

Per què tenir un pis buit si es pot llogar amb garanties?

A través de la **Borsa d'Habitatge de Lloguer Social** i la **Borsa Jove d'Habitatge**

La seguridad vial y el entorno urbano

EUGENIA DOMENECH
PRESIDENTA DE LA ASOCIACIÓN DE
PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

Hasta hace pocos años no se hablaba de seguridad vial. Ahora es un tema de "actualidad" que afortunadamente está marcando una tendencia positiva, aunque de forma desigual. La reducción de las víctimas y los siniestros en el ámbito interurbano, (descenso de víctimas mortales un 31,21% y heridos graves un 30,54% en el periodo 2003-2007), no se está produciendo de la misma manera en el ámbito urbano (descenso de víctimas mortales un 19,37% y heridos graves un 16,51% en el mismo periodo).

Esto nos indica una primera razón para incidir más en las actuaciones municipales en seguridad vial. Pero desde una visión amplia e integral, pues la seguridad vial debe estar enmarcada dentro del concepto más amplio de movilidad y la protagonista debe ser, desde todos los puntos de vista, la persona. Cualquier medida o política de movilidad, para ser acertada, debe poner en el centro del sistema a la persona.

La movilidad es parte esencial del progreso. Es más, la movilidad es progreso y, en ese sentido, nos marca hacia dónde nos dirigimos y qué modelo de sociedad estamos contruyendo. Y ese modelo de movilidad/sociedad que estamos construyendo en ciudades y núcleos urbanos, tiene una importante repercusión, ya que éstos son lugares de aprendizaje y convivencia cotidianos, son el espacio donde aprendemos desde pequeños a relacionarnos, a movernos, donde adquirimos hábitos y afianzamos actitudes, donde convivimos y compartimos. Por tanto, donde nos formamos y educamos, también en seguridad vial, en el respeto a los demás y el cumplimiento de las normas.

Si además sabemos (así lo indican las estadísticas) que alrededor del 80% de los



JORGE NAYA

La tendencia a la baja en accidentes no es tan positiva en el ámbito urbano

siniestros con víctimas se producen en núcleos urbanos (aún cuando el mayor número de muertos y heridos graves son en vías interurbanas), no cabe duda de la importancia de las actuaciones municipales en seguridad vial para conseguir la reducción de siniestralidad en el conjunto del país y de ese modo cumplir con el objetivo de la Unión Europea de reducir un 50% las víctimas hasta el 2010.

Sin entrar en detalle, hay tres importantes aspectos que deben incluir las políticas de movilidad:

✓ Prioridad de las personas/peatones y redefinición de los espacios públicos en los municipios.

✓ Fomento e inversión en transporte público.

✓ Control de la indisciplina vial de mayor incidencia en seguridad vial.

El primer aspecto tiene relación con el concepto de ciudad. Las ciudades son

de y para las personas que viven y se mueven por sus calles, y lo hacen mayoritariamente a pie. Los peatones son mayoría, y además son los usuarios más vulnerables, menos contaminantes y los que tienen menos margen de modificar su "velocidad de circulación".

Por tanto, deberíamos invertir el criterio y generalizar una limitación de velocidad que se acerque a la de los peatones, definiendo las calles como vecinales, de barrio, de convivencia, de pacificación o con el nombre que se les quiera poner. Y en otras pocas calles del municipio, por ser principales o de comunicación, se puede permitir circular a 50 km/h.

Pero para que esto tenga éxito debe aplicarse con sentido común y habiendo explicado y justificado las medidas adoptadas. Porque para que una norma sea cumplida y respetada mayoritariamente no sólo debe ser conocida-percibida, sino

que debe ser asumida a nivel individual y aceptada socialmente.

El segundo aspecto es la inversión y fomento del transporte público. Debemos ser conscientes de que para conseguir una ciudad menos congestionada y más "confortable" es necesaria una clara apuesta por el transporte público.

Y el tercer y último aspecto es el control de la indisciplina vial, con especial hincapié en aquellas infracciones que más incidencia tienen en los siniestros de tráfico y por tanto que mayor repercusión tendrán en la mejora de la seguridad vial. En definitiva, hay que priorizar en el control de las infracciones de movimiento.

Sabemos por todos los estudios y datos disponibles que para reducir el número de siniestros y víctimas se debe actuar especialmente sobre la velocidad, el alcohol y los elementos de seguridad pasiva (casco, cinturón y SRI), así como en las prioridades de paso en los cruces. Por tanto, ésas son las infracciones sobre las que hay que centrar los esfuerzos y recursos.

En definitiva, es imprescindible el compromiso de los responsables municipales con el objetivo de la reducción de víctimas, dando prioridad a la seguridad vial, ya que salvar vidas y evitar heridos entre los ciudadanos debe ser prioritario, poniendo el valor de la vida, la integridad y el respeto a los demás y a las normas por encima de otros valores y principios. Y junto a ello, es necesario conseguir la implicación de la sociedad en la consecución de este objetivo común.

Para contribuir a todo ello, este año la Unión Europea dedica el Día Europeo de Seguridad Vial, que se celebrará el próximo 13 de octubre, a la seguridad vial en los municipios.

Con nuestra responsabilidad, nuestra forma de "conducir-nos", nuestra conciencia, contribuyamos entre todos a reducir los siniestros que tanto dolor y sufrimiento están causando en muchas familias de nuestro país.

Coneix el nostre litoral

El Centre d'Estudis del Mar de la Diputació de Barcelona us ofereix la possibilitat d'aproximar-vos a la realitat mediambiental del nostre litoral a través d'uns itineraris guiats per a grups organitzats

- El medi a les viles costaneres
- El Foix, un riu mediterrani
- La franja litoral, un medi fràgil
- Els recursos del mar
- El paisatge a l'entorn del Garraf
- Regeneració i recuperació d'espais litorals

en medi ambient, fem un bon equip



Diputació
Barcelona
xarxa de municipis

www.diba.cat/mediambient

Diputació de Barcelona. Centre d'Estudis del Mar
Passeig Marítim, 72. 08870 Sitges. Tel. 938 945 154. cem@diba.cat

GELATERIA



Casa fundada l'any 1912

FABRICACIÓ PRÒPIA
I ARTESANA

OBERT TOT L'ANY

GELATS, ORXATES, GRANIZATS
SUISSOS, ENTREPANS

Rambla Poblenou, 44-46
93 309 18 72 - Barcelona
www.eltioche.com
eltioche1912@hotmail.com

FERRAN, 11 Tel: 93 362 75 39	BANYS NOUS, 3 Tel: 93 318 82 94
HOSPITAL, 40 Tel: 93 302 74 88	CALL, 13 Tel: 93 302 32 48
Pg. D'URRUTIA Tel: 93 354 54 28	PL. BONSUCCÉS, 2 Tel: 93 317 87 02
CARD. CASANES, 17 Tel: 93 318 46 81	FERRAN, 12 Tel: 93 412 77 90

AGRAIM LA SEVA COMPRA.
REPARTIM A RESTAURANTS, HOSPITALS,
HOTELS, BARS, COL·LEGIS, ETC.

CRISTALERIA - CARPINTERIA DE ALUMINIO Y PVC



DIVISIONES DE ALUMINIO
REJAS DE SEGURIDAD
PERSIANAS - MAMPARAS DE BAÑO



10% de descuento en cualquier instalación de aluminio, mamparas de baño, rejas de seguridad, cortinas plegables

Hnos. JURADO

C/. Enrique Granados, 26 - Tel. 93 453 87 16
Exposición: Major de Gràcia, 244 - Tel. 93 415 57 26
Fábrica: Polígono industrial Can Buscarons de baix, s/n, Nau 3- Tel. 93 568 21 51



El soroll es pot evitar i prevenir

LLUÍS GALLARDO

ASSOCIACIÓ CATALANA CONTRA LA CONTAMINACIÓ ACÚSTICA (ACCCA)

Habitualment el soroll ambiental es relaciona amb el trànsit (rodat principalment) i, tanmateix, el trànsit s'acostuma a relacionar amb la pol·lució atmosfèrica.

Doncs bé, ambdues afirmacions, generalment acceptades, no són del tot encertades: el trànsit no és només un factor de soroll ambiental (encara i que pugui constituir la causa principal), ja que altres fonts també col·laboren a la contaminació acústica que patim a les ciutats, sobretot a les grans urbs. Però, alhora, aquest vector de contaminació ambiental no és l'únic que contribueix al caràcter insostenible del tràfic (en aquest sentit, cal recordar que la pol·lució atmosfèrica que provoca el trànsit, causa més morts, directament i indirectament, que els mateixos accidents de trànsit).

Desplaçar-se amb vehicles a motor és tan consubstancial als seus efectes peyoratius com necessari per al nostre actual model de societat mecanicista. Però això no treu que tant en el disseny de les infraestructures viàries com en la sociologia que impera en el trànsit rodat també es pugui percebre la falta de consciència pel que respecta a la prevenció de la contaminació ambiental, particularment l'acústica. És a dir, que, si més no, pel que fa al soroll (i directament proporcional a la pol·lució atmosfèrica) es podria evitar i prevenir amb molt bona mesura i així ho veurem a continuació diferenciant, en tot cas, tres aspectes o facetes de la nostra mobilitat (entre moltes d'altres que ara no fan al cas).

El soroll del trànsit rodat

Parlar del trànsit rodat significa també parlar del creixement exponencial del parc automobilístic. El transport privat ha crescut, evolucionat i millorat amb molta més rapidesa i eficàcia que els mitjans de transport públic. I, tanmateix, les millores d'infraestructura també han estat dedicades amb major mesura al trànsit privat.

Paseantes observadores

Siempre hemos aplaudido la política del Ayuntamiento para ampliar las aceras en beneficio de los peatones. Los ciudadanos pueden pasear, charlar o animar a los niños para que empiecen a caminar solos. Ahora sospechamos que, además, había un proyecto más ambicioso, relacionado con la circulación de las bicicletas.

Parece que la ampliación de las ace-

La multiplicación de bicicletas por las aceras obliga a los peatones a realizar ejercicios beneficiosos para la salud

ras trataba también de facilitar el paso de los ciclistas. La permisividad que hoy existe en ese sentido es otra muestra de la clarividencia de nuestros munícipes, y está teniendo consecuencias beneficiosas. Los peatones se habían hecho muy cómodos y descuidados. La nueva situación les obliga a ir atentos, mejorar la audición, esquivar ciclistas apresurados, saltar,



IGNASI R. RENOM

Tendim a pensar que quan més soroll s'assoleixi més eficaç serà el servei

Amb tot, sembla ser que l'única solució que s'ha trobat per al creixement del transport privat ha estat el d'eixamplar carrers, grans vies de pas per ciutats, etc., en comptes de fomentar un transport públic eficient. Encara i així, les

El soroll vinculat a la mobilitat es podria evitar i prevenir tot i que semblen resignats al col·lapse continu de les grans urbs

grans urbs es troben en una situació de col·lapse continu al qual ens resignem.

Tot això també té la seva traducció en l'increment del soroll ambiental. Per exemple, és ja una constatació ociosa mesurar el so del trànsit en qualsevol vial amb més de dos carrils i comprovar com s'incompleteixen els límits de soroll legal-

ment admesos. Curiosament, la mateixa Administració pública que disposa aquests límits, és la que decideix eixamplar carrers i vials per a una major cabuda de vehicles. Les úniques mesures palliatives són la subvenció d'una part de la insonorització dels habitatges afectats per una contaminació acústica que ha de superar (per a obtenir dita subvenció) no ja els límits normatius, sinó els humanament tolerables.

L'actitud dels conductors

Però no és només el volum del trànsit el culpable del soroll ambiental causat directament per ell, sinó que també hem de destacar un altre factor no menys important: l'actitud dels conductors.

L'ús del clàxon (expressament prohibit per la Llei de Seguretat viària, excepte per a evitar un accident imminent) és d'allò més comú i general per a qualsevol situació i circumstància (des de l'avís al vehicle precedent que el semàfor ha passat a fase verda, fins a la

mena de protesta per infraccions d'altres conductors, com "colar-se" al carril propi) o a mena d'alliberament de l'estret en les retencions.

A més, cal afegir-hi la miserable psicologia d'individus que condueixen vehicles de dos rodes: per donar fe de la seva pobra existència han de modificar els tubs d'escapament originaris per d'altres estridents, per "fer-se notar", o bé per "l'estètica" de conduir motocicletes amb un soroll característic (també per cridar l'atenció), tant ressonador a les façanes dels edificis, com mancat de respecte per a la intimitat dels residents d'allà on circulen.

O bé, els anomenats "cotxes discoteca", els propietaris dels quals són tan "solidaris" com per compartir la seva música amb la resta de la ciutadania.

Aquests casos ens fan pensar en l'encert de l'afirmació de Shopenhauer: "La capacitat intel·lectual és inversament proporcional a la capacitat per suportar el soroll".

Infraestructures i creixement

Ningú negarà la importància de les infraestructures de transport ferroviari i aeroportuari (públics i revestits d'un interès col·lectiu primordial per a l'existència i desenvolupament del nostre model social). Ara bé, el disseny (ubicació i règim de circulació) de dites infraestructures hauria de tenir present que el soroll afectarà al seu pas proper per nuclis habitatges.

A www.sorolls.org es poden localitzar les principals queixes veïnals a l'àmbit territorial de Catalunya, no sense alguns casos límit que actualment es troben en Jutjats penals, com és el de la tercera pista de l'aeroport d'el Prat.

L'existència i funcionament de les infraestructures viàries són necessaris, però el creixement urbanístic als seus voltants també és imparable.

Novament ens trobem amb una situació creada per l'Administració pública local (el municipi), ja que correspon als Ajuntaments delimitar les parts del respectiu territori com a urbanitzables (residencial), tenint en compte la proximitat de les infraestructures existents, així com les aprovades per al futur (de les quals, lògicament, l'administració corresponent dona puntual informació als municipis afectats).

Vehicles d'emergència

Igualment innegables i necessaris resulten els serveis d'emergència i els vehicles amb els quals s'han de desplaçar, amb els corresponents avisadors acústics.

A una emergència (policia, sanitària o d'incendi) li cal una resposta ràpida, el més ràpida possible, i per això és un factor essencial disposar d'un sistema d'avís que permeti el ràpid desplaçament; si bé fins al moment només hem conegut la sirena, tant la lluminosa, com l'acústica i d'aquesta darrera sembla que es pensi (si no és que es creu efectivament) que com més nivell de soroll s'assoleixi més eficaç serà el servei. Major fal·làcia no es podria creure: introduir més soroll en un àmbit ja prou sorollós.

La qüestió no rau en fer més soroll perquè se sentin les sirenes (moltes vegades les sentim, però es troba el suficientment lluny com per resultar absurd apartar-se, o bé no sabem localitzar-les per on vénen), sinó en aplicar mesures per donar-los preferència viària (carrils propis o el del taxi-bus, un simple radar a la sirena per obrir els semàfors o bé tancar els perpendiculars, etc.), o bé mesures com la dels països nòrdics: implantar un radar en tots els vehicles que indiqui en un radi de 100 metres a la rodona per on s'acosta el vehicle d'emergència. Potser per això els seus mapes de soroll registren uns nivells molt inferiors (de més del 20 %) als espanyols.



ANNA CARLOTA

detenerse de forma imprevista, levantar niños en peso, y otros ejercicios beneficiosos para la salud.

Es sobre todo asombrosa la capacidad

del Ayuntamiento para imaginar soluciones a la apatía en que caen algunas personas mayores. La multiplicación de bicicletas por las aceras constituye un excelente medio para estimular su sistema nervioso. Esquivar la cifra creciente de ciclistas, patinadores y skaters se convierte en un ejercicio deportivo de gran valor. En algunas ciudades americanas donde el modelo Barcelona es muy apreciado se conoce ya este deporte como *acering* (o *vereding*, según los lugares), es decir el deporte que se puede realizar en las aceras.

Recientemente, sin embargo, ha surgido un conflicto imprevisto, que puede ir en aumento. Los mayores que utilizan carritos motorizados han empezado a reaccionar contra los ciclistas. También algún abuelo-canguro que lleva a su nieto en uno de esos cochecitos modernos que son un prodigio de ingeniería. Hemos sido testigos de algunos enfrentamientos que han acabado con el ciclista en el suelo. La cara de satisfacción del vencedor nos ha hecho percibir la utilidad de esas luchas para el bienestar de los grupos de la tercera edad (y de los padres y madres) de Barcelona.

L'efecte Bicing

HARITZ FERRANDO
COORDINADOR DEL BICICLETA
CLUB DE CATALUNYA (BACC)

Ja fa aproximadament un any i mig que el Bicing es va posar en funcionament a Barcelona. Des dels primers mesos la popularitat d'aquest servei va superar les expectatives més optimistes quant al nombre d'usuaris inscrits i usos del servei, fins a tal punt que avui el nom "Bicing" es fa servir habitualment per referir-se als serveis de bicicletes públiques en general: el Bicing metropolità, el Bicing de Saragossa, etc. El sistema ha acabat la seva implantació amb 6.000 bicicletes i 400 estacions, i segons dades de l'Ajuntament, avui hi ha més de 150.000 usu-

Segons dades de l'Ajuntament, hi ha més de 150.000 usuaris inscrits al Bicing i es realitzen uns 50.000 usos diaris

aris inscrits i es realitzen uns 50.000 usos diaris.

El fenomen de les bicicletes públiques s'ha estès de forma espectacular des de l'experiència de la ciutat francesa de Lió, l'any 2004. Són sobretot les ciutats de França i Espanya on aquesta "moda" ha agafat amb força i on la implantació ha tingut més èxit. Actualment es compten més de 50 municipis a Espanya amb aquests sistemes. El boom del Bicing ha estat també el de la bicicleta a Barcelona. Encara que l'ús de la bicicleta ja estava



JOAN MOREJÓN

El boom del Bicing ha estat també el de la bicicleta a Barcelona

augmentant en els darrers anys, calia un impuls a gran escala. L'èxit del Bicing hauria d'accelerar la implantació de totes les mesures que conformen una política integral de la bicicleta, però encara va tot molt lent i el Pla Estratègic de la Bicicleta, aprovat el 2006, té encara molt per implantar.

Garantir fons de finançament

El Bicing és l'únic sistema de grans dimensions que no està vinculat a una contraprestació de serveis publicitaris. El seu finançament prové, tal com as-

segura l'Ajuntament, exclusivament de les quotes d'inscripció i dels beneficis de l'empresa municipal BSM, que recapta, entre d'altres, les taxes de l'aparcament de cotxe a l'Àrea Verda. Aquest és un dels elements més significatius del Bicing i que ha de servir d'exemple per a la resta de municipis per a que posin fi a l'aparcament gratuït en superfície, i que creïn mesures fiscals que frenin l'ús irresponsable dels vehicles contaminants, al mateix temps que garanteixin fons de finançament cap als modes sostenibles com és la bicicleta.

El sistema té les seves limitacions i no podrà suplir mai el fet de disposar d'una bicicleta pròpia. Molts usuaris del Bicing que abans no pedalaven, ara haurien de passar per una botiga especialitzada de bicicletes i deixar-se aconsellar, i veurien acomplerts els seus desitjos de llibertat que el Bicing no els pot garantir. Per la seva banda, els gestors haurien d'incorporar millores encaminades a informar millor els usuaris sobre l'estat de cada estació, incorporar vehicles de distribució elèctrics o incentivar els desplaçaments mar-muntanya.

Extensió a 17 municipis

A mig termini, el sistema té previst la seva extensió als 17 municipis que envolten Barcelona. En aquest cas, com arreu

Esperem que aviat les bicicletes públiques estiguin plenament integrades amb la resta de transports a través de la integració tarifària

d'Espanya, "l'efecte Bicing" ha sacsejat els ajuntaments per a que es posin al dia: noves ordenances de circulació, moderació de les velocitats, creació de carrils bici urbans i interurbans, aparcaments de bicicletes, etc. Esperem que en breu, les bicicletes públiques estiguin plenament integrades a la resta de transports públics a través d'una integració tarifària, de vies de finançament, de compatibilitat de sistemes i que siguin una mesura més d'una política integral de mobilitat amb bicicleta.

Caminant, Espai lliure. Aire lliure.

Si ho penses, deixar el cotxe té molts beneficis. Podràs gaudir d'uns carrers lliures per a les persones. Respiraràs un aire lliure de contaminació. Ajudaràs a frenar el canvi climàtic. Estalviaràs temps, nervis i diners. I fins i tot, guanyaràs salut.

Mou-te amb el cap.



Del 22 al 29 de setembre



SETMANA DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA

Estrès i pol·lució sobre dues rodes

GEMMA AGUILERA

El 30% dels vehicles privats que circulen a Barcelona són motos i ciclomotors. L'Ajuntament aposta per aquest transport amb mesures com les graelles de sortida i l'increment de places d'aparcament gratuït. Però anar sobre dues rodes vol dir més risc d'accidents, i una exposició a la contaminació més elevada.

Un motorista sap que circula per una de les ciutats amb més pol·lució d'Europa perquè nota una escalfor sobtada que l'empeny a treure's la jaqueta i els guants. Com ells, els vianants i els ciclistes s'exposen a patir malalties com la bronquitis crònica, asma, morbiditat i fins i tot la mort, com a conseqüència de la contaminació atmosfèrica. Però el motorista suporta l'escalfor desmesurada, que a l'estiu ja es fa del tot insuportable,

Malgrat el major risc d'accidents i d'exposició a la contaminació, el 30% dels vehicles privats que circulen a Barcelona són motos

perquè anar sense jaqueta i guants en cas d'accident o d'una simple caiguda és garantia de cremades a la pell. La tensió a la qual se sotmet el motorista és pro-



DANI CODINA

Els motoristes circulen per una de les ciutats amb més pol·lució d'Europa

vocada en part per la superioritat que s'atorguen els cotxes a l'hora de circular, però també per ell mateix, que cansat d'esperar o fer cues no s'està de fer zigzags entre els cotxes fins a situar-se a la primera línia. Canvis de carril, girs prohibits, avançaments perillosos, o excés de velocitat, qui no ha vist mai un motorista en aquesta situació? El resultat ha estat 7.500 accidents de moto el 2007.

Però malgrat tot, les motos i ciclomotors són un mal menor per a la ciutat a costat dels cotxes. Menys consum, menys contaminació i menys ocupació de la via pública. L'Ajuntament de Barcelona aposta clarament pel transport públic per reduir l'elevada contaminació atmosfèrica,

però també és conscient que els objectius del Protocol de Kyoto ara per ara són inviables. En aquest context, abans la moto que el cotxe. Es tracta doncs, de facilitar les coses al motorista. Actualment hi ha 38.000 places gratuïtes per a vehicles de dues rodes, i per al 2011 se'n preveuen 12.000 més. A la vegada, la Guàrdia Urbana ha intensificat la campanya de multes a les motos que aparquen en llocs no reglamentats, però que fins ara eren tolerats. De fet, l'ordenança de circulació de la ciutat, que afecta bicicletes i motos,

ja deixa clar que les voreres són per als vianants, i cap altre vehicle, ni els patinadors, els poden entorpir el pas. En tot cas, el consistori no té intenció de transformar en zona blava els aparcaments que ara són gratuïts, com sí que s'ha fet a la ciutat judicial de l'Hospitalet.

Les motos, a la pole position

Una segona aposta clara per aquest mitjà de transport va arribar tot just fa tres mesos amb la implantació de les primeres graelles de sortida per a les motos en algunes cruïlles, que intenten evitar que aquestes envaeixin els passos de vianants i facilitar la visibilitat dels conductors. El consistori valora molt positivament les proves pilot d'aquest sistema, que ja ha començat a estendre a diversos punts de la ciutat. Per contra, els tècnics de mobilitat han refusat la possibilitat de redissenyar els carrils bus fent-los més amples perquè hi puguin circular motos i bicicletes.

Les entitats de promoció de la bicicleta han reclamat que s'instal·lin també graelles per a bicicletes, alhora que denuncien que aquest sistema s'utilitza arreu d'Europa per donar prioritat i seguretat a la bicicleta i en canvi Barcelona l'utilitza per a fomentar encara més l'ús del transport privat.



EXPO
ZARA
GOZA
2008

Avancem cap a un futur més net.

El gas natural ja és una realitat com a combustible de l'automoció. A Gas Natural som pioners en el desenvolupament de les tecnologies més avançades i hem facilitat que s'utilitzi el gas natural com a combustible en més 1.400 autobusos urbans, camions i taxis. I això d'entrada, perquè si els vehicles de les ciutats fessin servir gas natural, podríem reduir fins a un 80% l'emissió de substàncies nocives a l'atmosfera. A Gas Natural sabem que només hem fet el primer pas, però ben segur que aquest camí ens durà molt lluny. www.gasnatural.com



gasNatural

Sensació d'aïllament dins de la gran ciutat

DANIEL GOMIS

La Gemma Olivares té 27 anys, estudia Educació Social i viu des de en fa 13 al carrer Foneria de la Zona Franca. Fins que no arribi la tan llargament esperada i faraònica línia 9 del metro -“tant esperar i potser quan arribi jo ja me n’hauré anat del barri...”, es lamenta-, tres són encara les principals línies d’autobusos (9, 37 i 109) que permeten a la gent de la seva zona desplaçar-se fins a Plaça Espanya i accedir també a altres nuclis urbans com Plaça Catalunya, Sants o Hospital Clínic.

La Gemma va començar a tenir constància dels problemes de mobilitat observant com les limitades línies d’autobús que arribaven al barri ho feien amb poca freqüència i plenes a vessar. I tot i que

“Hi ha èpoques que tinc l’estranya sensació de passar-me el dia fent i desfent el camí, avançant i reculant”

de mica en mica s’han anat incrementant les freqüències de pas, un dels grans inconvenients de viure on viu, a més del temps que ha d’invertir en les diferents combinacions per moure’s per la ciutat,



ANNA CARLOTA

La Gemma coneix més bé la ciutat soterrània que la de la superfície

continua sent l’hora en què els autobusos acaben el servei: les 22.15 (el N-1 procedent de Catalunya és l’únic que arriba més tard fins a casa seva).

Els mals de cap associats al transport van passar a ser un assumpte de primer ordre coincidint amb l’inici de la universitat (a la Vall d’Hebron) i les primeres feines. Va ser llavors quan es va adonar de la notable parcel·la del seu temps que, sense comptar la pròpia jornada laboral, hauria de dedicar només als desplaçaments (una hora d’anada i una hora de tornada ben bé de mitjana). Darrerament, invertia 15 minuts d’autobús fins a Plaça Espanya i uns 40 més en metro

fins a Mundet per ser puntual a classe. El mateix temps per tornar a casa i dinar en 30 minuts, i mitja hora més per tornar-se a desplaçar fins a la feina a Plaça Urquinaona: “Hi ha èpoques que tinc l’estranya sensació de passar-me el dia fent i desfent el camí, avançant i

reculant. Es pot arribar a fer molt pesat...”. El fet d’haver tingut moltes feines esporàdiques l’ha obligat a haver-se d’adaptar constantment a diferents opcions de desplaçament, però tot i això, aconseguir una feina que la convenci a prop de Plaça Catalunya és sempre una de les seves principals aspiracions -és un dels pocs destins on pot arribar en poc més de mitja hora-. Com a moments més complicats, junt amb la vaga dels conductors d’autobús i els serveis mínims, no ha oblidat “quan donava literalment la volta a la ciutat i invertia gairebé quatre hores entre anades i tornades”. En aquella època combinava els estudis amb una feina a Sagrada Família i anava a dinar a Santa Coloma amb la seva mare perquè li sortia més a compte que no pas tornar cap a la Zona Franca.

Tan a prop i tan lluny

Amb el temps, la Gemma assegura haver arribat a conèixer més la ciutat soterrània que la de la superfície: “Em conec gairebé totes les parades i combinacions de metro, en canvi, anant en cotxe, em puc desorientar i perdre fàcilment...”. I com apunt final del seu cas particular ens deixa la següent reflexió: “Tot i formar part de la mateixa ciutat, crec que hem estat massa temps una mica descuidats i bastant apartats de Barcelona. Hi ha companyes de facultat que venen de Vilafranca i triguen menys temps en arribar que jo creuant la ciutat...”. Amb això està tot dit.

Moverse con una discapacidad

LUIS CALDEIRO

Paquita Justicia contrajo la polio cuando tenía tres años, una enfermedad hoy erradicada pero que en aquella época era muy común. Como consecuencia, quedó inválida. Hoy trabaja para la Asociación de Minusválidos de Barcelona (AMIBA), una fundación sin ánimo de lucro que desde 1995 presta apoyo y servicios al colectivo de discapacitados, de entre los que destaca la inserción laboral. Nadie como ella para abrirnos los ojos sobre cómo cambia la realidad cuando eres discapacitado. “La accesibilidad es un mundo muy extenso, poliédrico” -reflexiona- “y abarca desde la educación al trabajo, pasando, obviamente, por los aspectos más evidentes, como las barreras arquitectónicas o los medios de transporte”.

Adaptar o adaptarse

Un día en la vida de Paquita no es como uno de los nuestros. Para comenzar, si un minusválido quiere realmente ser una persona autónoma, ha de disponer de un invento que nuestra protagonista no duda en calificar como la estrella de la accesibilidad: La silla de ruedas eléctrica. “Es una maravilla. Me ha dado muchísima libertad y calidad de vida”. Algo que no ocurría con la silla clásica, manual, en la que la persona discapacitada había de depender de alguien que le empujase y dirigiese. Algunos modelos son realmente sofisticados, ya que se pueden controlar con una mínima parte del cuerpo (un dedo, la barbilla). También pueden elevar a la persona, ponerla en posición horizontal o incluso de pie, utilizando diversas sujeciones.

Pero el indudable avance que ha su-



JOAN MOREJÓN

Para Paquita, un simple escalón puede ser una barrera infranqueable

puesto la silla eléctrica ha provocado un efecto dominó: Como no se puede plegar (a diferencia de la manual), todo el entorno se ha de adaptar a ella, desde la vivienda a los accesos a edificios y medios de transporte.

Lo que primero que se debe adaptar

es la casa, el hogar. Las habitaciones que más lo necesitan son la cocina y el baño, sobre todo este último. Básicamente se trata de bajar la altura de todo aquello que sea posible, a fin de poder acceder con facilidad: armarios y mármoles de la cocina, el espejo y el lavabo del baño... Hay mobiliario móvil (armarios, vitrocerámica, fregaderos) que se puede subir y bajar a voluntad, pero es caro. La alternativa es hacer obras en casa. “Todo se reduce a dinero”-resume Paquita- “Si lo tienes, adaptas. Si no, te adaptas tú”.

Al salir de casa, el calvario comienza con el ascensor. “No se cabe, son muy pequeños”, se queja. Y al llegar al portal, un simple escalón puede constituir una barre-

ra infranqueable. “La ley de Accesibilidad obliga a construir rampas en edificios públicos, pero no en privados. Y si la comunidad de vecinos se opone a ello, tendría un problema. Habría de pedir ayuda”.

Aunque una vez en la calle, reconoce que “en Barcelona no lo tenemos demasiado mal”: pocas aceras no están provistas de rampa; la flota de autobuses está enteramente adaptada (es decir, que los vehículos disponen de un espacio reservado para sillas y de rampas elevadoras). Y en cuanto al metro -donde adaptación significa, aparte de disponer de ascenso-

“El tranvía es el transporte mejor adaptado porque estribo y andén están al mismo nivel. El peor, por sus carencias, el tren”

res y espacios reservados, que el estribo del vagón esté a la misma altura que el andén-, Paquita afirma que “sólo una línea está totalmente adaptada” aunque “se está haciendo mucho”. Sin embargo, también es crítica con esas adaptaciones, ya que a su juicio no están todo lo bien que deberían estar. Para la portavoz de AMIBA, el Tramvia sería el medio mejor adaptado, ya que estribo y andén están al mismo nivel, y el peor, por sus carencias, el tren.

Visca Barcelona!

Aquesta és una campanya, com el seu nom indica, de tots els que vivim a Barcelona. Per això, si et ve de gust, pots entrar al nostre web, perdó, al teu web, i dir-hi la teva.

bcn.cat/viscabarcelona



28 **Barcelonins d'arreu: Santa Úrsula**

29 **20 anys de Radio Línea IV**

31 **La Favb davant el PAM**

CARRER



DANI CODINA

Entrenaments del primer equip del CNPN-Enginyers. A sota, dos dels equips

L'esperit de compartir una passió sense fronteres

A més de ser l'amfitrió del prestigiós torneig internacional Barcelona Sevens, el CNPN-Enginyers acostuma a realitzar periòdiques gires a l'estranger. Aquest marcat afany per traspasar fronteres respon a una clara vocació: poder entrar en contacte amb d'altres països i clubs on el rugbi és un esport molt més arrelat que al nostre, i contemplar aquest esport com una eina d'intercanvi, un compartir amb el contrari. Aquesta és la filosofia amateur que manté ben viu l'esperit d'un esport en el que el professionalisme és només un miratge a l'abast de les potències.

Emigrar i moldre

DANIEL GOMIS

No satisfet amb ser el primer club estranger del món que disputa una lliga anglesa, les aspiracions del CN Poble Nou-Enginyers semblen no tenir límits: després de revalidar el títol de la regularitat i endur-se a més la Copa, l'equip català es disposa ara a emprendre la seva tercera aventura al bressol del rugbi.

Aquesta és una història d'ambició, passió i satisfacció esportiva. Autèntica i pura, sense cap vocació de negoci ni xifres astronòmiques pel mig. Els orígens es remunten a una dècada enrere, quan l'any 1998 va tenir lloc un acord de col·laboració entre la històrica i renascuda secció de rugbi del Club Natació Poble Nou i l'equip dels Enginyers, fundat per jugadors de

sèniors, dos dels quals juguen a primera i tercera nacional respectivament. Ara bé, el nostre gran protagonista és, indiscutiblement, el primer equip de l'entitat, i no només per ser la punta de llança de la secció, sinó més aviat per haver fet història les dues darreres temporades convertint-se en el primer club català -i per extensió, espanyol- que disputa i guanya una lliga a l'estranger. La idea va sorgir arran de les incomoditats i els ambients hostils que havien de suportar a la competició que disputaven a nivell estatal. I tot i que sembla que va ser una voluntat compartida per diversos membres del club, tothom atribueix la iniciativa al director general, Ricard Martínez, "per estar sonat", tal i com no li costa gens reconèixer a ell mateix: "Molta gent pensa sovint que li agradaria deixar per un temps la feina i anar-se'n a donar la volta al món, però molt pocs ho acaben fent. En el nostre cas, anar-nos a jugar a Anglaterra ha estat una cosa similar". De fet, el Ricard, un autèntic geni i figura, ho continua tenint tan clar ara com aleshores: "A nosaltres no ens interessa gens la política, només volem jugar a rugbi i allà ho podem fer en les millors condicions". Va ser aquesta transparent determinació la que va permetre el club obtenir el vist-i-plau immediat de la Federació Catalana. I encara que pensaven que seria l'Espanyola la que s'encarregaria d'aturar les seves aspiracions, l'encertada decisió de no polititzar ni mediatitzar gens el procés va acabar sent també decisiva a l'hora d'aconseguir l'aprovació final. La veritat és que tot plegat ho varen saber vendre la mar de bé els vius dirigents de l'entitat; sol·licitant amb gran cordialitat el permís del màxim



organisme per participar en el que astutament varen anomenar "un torneig social a Anglaterra".

Superats els esculls d'aquí, la cosa va anar pràcticament rodada al Regne Unit; una assemblea de clubs del comtat de Hertfordshire (al nord de Londres) amb una resposta positiva gairebé unànime i uns quants partits per calibrar el potencial dels nous jugadors van ser suficients per admetre el CNPN-Enginyers a la Super Premiere Greene King, la màxima divisió a nivell local que, a més a més, han aconseguit conquerir en les seves dues primeres temporades. "La primera va ser més difícil. El procés d'acclimatació ens va fer perdre quatre o cinc partits. En aquesta última

només n'hem perdut un i n'hem empatat un altre, però tot i així, el segon classificat ens ha donat molta guerra fins al final", recordava fa poc l'entrenador, Carles Cintora. Realment, l'equip català ho ha tingut relativament fàcil per imposar-se en tots els partits que ha disputat fins ara com a local al camp de la Mar Bella, però de la mateixa manera, també ha hagut de suar de valent en els desplaçaments a Anglaterra, on la climatologia adversa i la major aplicació defensiva dels rivals han tingut un gran pes. Ara bé, malgrat que enguany han afegit fins i tot la Plata -la Copa de plata (van ser eliminats a la d'or)- al segon títol de Lliga, el club encara no s'ha volgut plan-

tejar horitzons més ambiciosos de cara a la nova temporada que tot just ara comença: "Aquest campionat ens agrada -afegeix Cintora-. Ens hi trobem molt a gust i els rivals ens tracten d'allò més bé. Ja contemplarem les possibilitats de participar en una categoria superior l'any que ve".

Enginy amateur

I com s'explica que, a més, l'aventura europea li pugui sortir a compte a un equip amateur? Encara que sembli mentida, al CNPN-Enginyers li resulta més assequible jugar a fora que aquí, i així ho manifesta, ben convençut, en Ricard Martínez: "Anglaterra és un país amb una mentalitat i una estructura genuïnament esportiva, on es tracta que la pràctica de l'esport costi el menys possible. No com aquí, on predomina la mentalitat d'empresa i de fer negoci, però en realitat hi ha molt poca cultura d'esport i de club". I a això cal afegir també la inestimable ajuda que suposen les tarifes low cost i una localització clau del comtat de Hertfordshire amb fins a quatre aeroports a l'abast: "Per damunt de tot, hem d'agrair el fet de jugar a allà a companyies com Easyjet y Ryanair", recalca Martínez. La decidida aposta s'acaba entenent del tot si tenim en compte que estem parlant d'un club amb un pressupost tan limitat que obliga tothom (jugadors, tècnics i directius) a pagar una quota mensual i 77 euros per cada desplaçament -la resta l'assumeix el club amb el que rep dels patrocinadors-. Amb tot, i deixant de banda els títols, l'autèntica victòria d'aquest equip està sent poder créixer com a grup al bressol del rugbi i gaudint al mateix temps de l'esperit esportiu en estat pur.

El CN Poble Nou-Enginyers és el primer club català i espanyol que disputa i guanya una lliga a l'estranger

la lliga universitària de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC). Els primers comptaven amb unes bones instal·lacions al complex esportiu municipal de la Mar Bella però disposaven de pocs efectius. Mentre que els segons, tenien força jugadors però els mancava el terreny de joc. Així doncs, de cop i volta, tots dos clubs van veure perfectament complementades les seves necessitats.

Actualment, el CNPN-Enginyers té una sòlida estructura amb equip pre-benjamí, benjamí, aleví, infantil, cadet, juvenil i universitari, a més d'un grup de veterans i tres



*¿Hasta cuándo un inmigrante deja de ser inmigrante?
Carrer entrevista a personas llegadas en diferentes
oleadas migratorias. Son ciudadanos, son barceloneses,
y cada cual aprende su oficio y con él brega*

Santa Úrsula

JESÚS MARTÍNEZ

Esta mujer no se detiene ante nada, por lo que su historia no lleva ningún punto. Desde las alturas peruanas de la Cordillera del Cóndor, Julia Castillo, una mujer delgaducha con la brisa en la frente, de "ausente marido" que por "desertar" la hizo viuda a deshora, por no soportar un futuro sin sol para sus cuatro hijos, cogió los bártulos, se puso el desamor en bandolera, y con el filo de su lengua despertó a la patria de bandera, que ya le había dado la espalda al nombrar a Fujimori para gobernar desaguisados, y se fue a Japón, en 1991, para trabajar, sin saber ni papa de la lengua ni mu de la cultura de los crisantemos, y se llevó con ella, cosida a sus faldas, a la protagonista de este relato,

a su hija **Úrsula Santa**

Cruz, nacida en el año de Nuestro Señor de 1966, en las Tres Veces Coronada Villa, Ciudad de los Reyes de los monasterios de trinitarias de Lima, quien, envalentonada por el coraje de su madre, se esforzó lo inimaginable en cuatro cadenas de montaje manuales: en envasadoras de pulpos errátiles y atunes rojos, en batanes que teñían hilaturas de plata, en piezas de recambio, y limpiando inodoros sin escobilla, con las manos de dedos sin anillos, donde pronunció la primera palabra que aprendió en nihongo y que es *wakarimasen*, que significa "no entiendo", cuidando de no cruzar los brazos -símbolo ignominioso de ociosidad-, y, así, Úrsula, que sufrió lo indecible, enflaqueció, y el apetito se le fue, y sus ojos afligidos y sus labios morados, con la tez quebrada por las largas jornadas en la estancia de una nave industrial, le dieron la señal que esperaba, que era la de volverse a su Perú, después de dos años de callos y rugosidades y dos meses detenida por no tener los papeles en regla, en un calabozo de rejas aceradas, y se volvió para sacarse el título de la licenciatura de Psicología en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, y ejercer donde Cristo dio las tres voces, en las chimbambas de la aldea rural de hojas de malanga y balsaminas de Otuzco, en el marco de un programa estatal de salud mental: "Además, me dediqué a explicar a los campesinos cómo prevenir las diarreas, la tuberculosis y el bocio", con tanto



De los 26 millones de ciudadanos peruanos, 15.240 viven en Barcelona. 8.241 son mujeres y 6.999, hombres. Desde el año 2001 se han multiplicado por 2,5. La edad media es de 34 años. Viven distribuidos por toda la ciudad, pero cuatro distritos acogen más de 2.000 personas: Eixample, Sants-Montjuïc, Sant Martí y Sant Andreu

convencimiento que el año que duró su ministerio lo prolongó tres años más, tiempo para combatir la violencia machista ("muchas mujeres son jefas del hogar porque sus maridos

las abandonan y ellas cargan con los hijos y han de emigrar") y los problemas de analfabetismo y las desigualdades clasistas y el racismo ("todos somos mestizos") y el alcoholismo de tragos cortos de licores adulterados, depurativos y acónitos, pasando de las penas a los gozos, y viceversa, según los éxitos y los fracasos de su pecho anegado, y después, ya en Lima, se enroló en la oenegé Micaela Bastidas, la retrechera amante de Tupac Amaru, porque la heroicidad se contagia, y con Micaela, educó y formó a mujeres en organizaciones de base, "porque la participación es desde abajo", y encauzó un proyecto de emergencia de lebrillos y "vasos de leche" para que a ningún niño le faltara calcio, y su madre, que insistía, que porque no te vienes a España, porque la Señora Castillo, de Japón saltó a Barcelona, a la España de biznagas de jazmines, encogida por la falta de

oportunidades, y Úrsula, a los ruegos de "¿por qué no te vienes?", contestaba con medias tintas: "Es que no quiero empezar de cero nuevamente", a lo que su madre, al quite, arremetía: "Que aquí podrás convalidar el título", y Úrsula cedió, y cuando llegó a la Ciudad Condal, en diciembre de 2002, encandilada por la inmensidad del mar azul, se dijo, con la gravedad de una promesa, y sin que nadie apercibiera su santificado gesto: "Yo aquí me quedo", y recién llegó, esta hija de una gallarda dama descendiente de los quechuas se puso de "servicio doméstico" en la casa de l'Eixample de "los viejitos" Roque y María, que la veían como a un familiar cercano, más como a la hija que no tuvieron, a pesar de las distancias y las parentelas, y Úrsula, con su sonrisa de pueblo llano, de sembrados dientes de caña de azúcar, combinaba horarios y estudiaba cuando los viejitos

EL CORAJE DE ÚSULA SANTA CRUZ

Nuestra protagonista ante el Ayuntamiento de Montcada, donde se encarga de la Oficina d'Atenció a la Dona

FOTO: MARC JAVIERRE

se iban a la cama y estudiaba, en la habitación disponible por sus deberes de cocinera y asistente social, con la amanecida, fuera Navidad o Año Nuevo o el día de Todos los Santos, porque nunca se dejó engatusar por los festejos que le privaban de más leyes, de más lecciones, de más libros que abrir ("yo escribía y leía y, a veces, el yayo me pedía algo y su esposa le abroncaba: '¡Déjala!, ¿no ves que está estudiando?'"), y, de repente, después de cuatro años de preparar la comida a sus ancianos, tras un máster sobre igualdad de género en la UAB, la reclamó el Ayuntamiento de Rubí, y luego el Ayuntamiento de Montcada i Reixac para que construyera ciudadanía y se encargara de la Oficina d'Atenció a la Dona, por lo que las latinoamericanas, cuando se la encuentran en el despacho de visillos de paredes medianeras, asombradas y con su desafuero, la asedian con preguntas que aún están dejando reposar: "¿Y tú cómo has llegado a este puesto?", permitiendo una digresión posterior que sí viene a cuento: "Luego de mucho esfuerzo, de muchas horas de sacrificio, de no dormir y de tener los objetivos claros", alcanzando la insignia de "nova catalana, doncs el parlo", y en el alcázar de su departamento acaba de recibir a una chica, a quien ha echado a la calle su marido, sola, hundida, humillada, con miedo, sin nadie a quien apegarse, mas Úrsula se ha interpuesto en su destino emborronado, más dura que una roca, más alta que una jirafa, más portentosa que la ministra de Defensa ("siempre se habla de los inmigrantes, pero ¿dónde están las mujeres

inmigrantes? **No nos toca**

quejarnos, en este momento estamos para hacer alianzas,

nos toca proponer y

actuar"), llegando a su casa más tarde que temprano, y soportando en el descansillo de la escalera el comentario paternalista y sin sentido de algún vecino de bigotes engomados, sobre si todo el mundo, al fin y al cabo, sabe un poco de todo, ante lo cual Úrsula Santa Cruz, luchadora, comprometida y sin ganas de responder, se para, resopla y piensa que lo que le ha pasado la fortalece, y se le queda mirando y piensa: "Si usted supiera quién soy yo y de dónde vengo".

Radio Línea IV, 20 años en la onda local

RICARDO IVÁN PAREDES

"¿Qué pasa, colegas!", dice el Kosta al salir de la cabina y abrazar a los visitantes que llegan al programa *Tumbando Motos*. Así se llama el espacio que emite en Radio Línea IV (FM 103.9), una de las cinco principales emisoras autogestionarias de Barcelona. Tras los saludos y las risas, una expresión unánime flota en la ambiente cuando todos miran un cartel: "¡Ya son 20 años!... ¡Joder! ¿Cómo pasa el tiempo...?"

En el estudio, de paredes insonorizadas negras y carteles con el anagrama de la radio, se oye la música de los Reincidentes y su nuevo CD *América. Canciones de ida y vuelta*. El Kosta ha entrevistado a través del teléfono a Fernando (bajista y voz). Irónicamente, el grupo sevillano también cumple 20 años, como banda de punk-rock. Al autor del artículo, que es oriundo de América ("nostramérica", suele

como radio libre y establece un compromiso para trabajar codo a codo con los movimientos sociales de su distrito (Nou Barris) y otros barrios de la ciudad condal.

En sus primeros años de vida, la radio resistió varias amenazas de cierre, impedidas gracias a los responsables del Casal y a la movilización de los vecinos. Además, Línea IV sufrió un misterioso robo de todo el material técnico. No había tiempo para lamentarse y el único camino era comenzar de cero. Y como el mito egipcio y grecolatino del Ave de Fénix, resurgió de sus cenizas. Radio Línea IV, resucitó al poco tiempo y echo a volar con total libertad por las ondas hertzianas.

Radio libre

¿Y de qué rollo va la radio? Radio Línea IV emite espacios de algo que en Barcelona se conoce como "contrainfos" (información de actividades de colectivos juveniles alternativos y denuncia social, que no aparecen en los medios masivos de comunicación). Además, se ocupa de fomentar el debate vecinal sobre los problemas de la comunidad.

A todo ello se añade la emisión de música hecha por bandas y formaciones locales que se desarrollan en un circuito autogestionario y no comercial (punk-hardcore, ska, dub, mestizaje, electrónica radical, cantautores americanos, reggae militante, etcétera). En la parrilla también están los siguientes programas: *Prueba piloto*, *Metrópolis*, *Juntos pero no revueltos*, *Tres Tristes Tigres*, *Global Trance Music*...

"¡Aquí jamás oirás reggaetón!" - asegura el Kosta.

"REGGAETONTO..." - dice el cronista con sarcasmo.

"Sí... REGGAETONTO... REGGAETONTO, ja, ja".

(Y todos los concurrentes ríen al unísono en los estudios de la radio.)

Desprotección legal

Radio Línea IV es una emisora peculiar, que sus miembros denominan "local, comunitaria y libre". Este último factor determina muchas de sus características: "significa carácter popular, libertario, autogestionario, independiente de todo partido político, sin ánimo de lucro y con fuertes vínculos con los colectivos del barrio, pero también significa austeridad económica y desprotección legal frente a la interferencia de emisoras privadas y de los intentos de cierre por parte



radiolinea IV 103.9FM

Web: www.radiolinea4.net

Información: info@radiolinea4.net

Dirección: c/ Joaquim Valls, 82, 08016 (Nou Barris -Barcelona)

Asambleas quincenales: martes a las 20:30 horas

Teléfono: 93 276 92 89

FOTO: MANEL SALA-ULLS

Estudio de Radio Línea IV, en el Casal de Joves de Prosperitat

lo largo de la historia de la radio.

¿Proyectos? La emisora ha ampliado su radio de acción y también se oye en otros distritos: Horta-Guinardó, Sant Andreu, Sant Martí, Santa Coloma, Badalona y en breve emitirá programas antiguos a través de la digitalización de archivos sonoros, que datan de fines de los 80. Además, los responsables empezarán a realizar las primeras pruebas para alcanzar la emisión a través de internet.

En 1988 comenzaba el fin de la Guerra Fría, Gorbachov y Reagan eran los líderes más influyentes del planeta, Seúl había cedido la posta a Barcelona (92) como sede olímpica y al frente de la Generalitat estaba Jordi Pujol. En 2008, la disputa entre Obama y Mc Cain acapara la atención internacional, Pekín ha cedido la posta olímpica a Londres (2012) y al frente de la Generalitat está el socialista José Montilla, nacido en Córdoba (Andalucía). Son 20 años de Radio Línea IV. Y como dice el tango: *Sentir... / que es un soplo la vida, / que veinte años no es nada, / que febril la mirada, / errante en las sombras, / te busca y te nombra. / Vivir...* Radio Línea IV.

Radio Línea IV nació en 1988 de los proyectos de las emisoras locales Farigola (Horta) y Àgora (Prosperitat)

decir siempre, para diferenciarla de la "América gringa"), el cartel le recuerda a un pasaje de *Volver*, un mítico tango de Carlos Gardel: "que veinte años no es nada...".

Historia

El Kosta, con una amplia sonrisa y unas manos expresivas, cuenta que la base de Radio Línea IV nació con los proyectos de las emisoras locales Farigola (Horta) y Àgora (Prosperitat), la primera se emitía desde un piso y la segunda desde un lugar inverosímil: una caseta de la iglesia de Santa Engràcia. Eran mediados de 1982, en plena efervescencia de la transición democrática.

Pocos años después, con la creación del Casal de Joves de Prosperitat, Radio Àgora se muda a las instalaciones de dicha organización vecinal, en el edificio del carrer Joaquim Valls, 82. En noviembre de 1988 cambia de nombre y pasa a llamarse Radio Línea IV, "en homenaje" a la llegada a la zona de la línea de metro número 4 o amarilla (estación Vía Júlia). De esta manera, se consolida

de la Administración", manifiesta el boletín informativo que aparece en la página web de la emisora, bajo el título de *Ràdio Línea IV(103.9), 20 anys de compromís i llibertat a les ones*.

20 Aniversario

El Kosta, que siempre va de negro y lleva una gorrita, informa que por los 20 años de la emisora se ha programado para el viernes 28 de noviembre un concierto en el Ateneu Popular de Nou Barris, la misma que estará acompañada por una exposición fotográfica y de carteles de Línea IV que han acompañado a

SI NECESSITES UN TAXI, TRUCA'NS



BARNA TAXI

93 357 77 55

AJUDA'NS A OMLIR

...AQUEST PLAT

BANC DELS ALIMENTS

MISSATGE A TOTES LES EMPRESES D'ALIMENTACIÓ
Doni'ns els seus productes no comercialitzables però aptes pel consum
S'estalviarà el cost de la seva destrucció i desgravarà

Nosaltres els distribuïm entre institucions que acullen persones necessitades de la nostra ciutat i rodalies. Lluitarem junts contra el malbaratament dels aliments com a resposta contra la fam.

Fundació Benèfica Banc dels Aliments
Carrer Motors, 122 (Cantonada Pg. Zona Franca) 08040 Barcelona
Tel. 933 464 404 • Fax. 933 466 903 • e-mail: banc-aliments@linea.es • Web: bancdelsaliments.org



Parquings
Consell de Ciutats, Plaça de les Gibries,
Independència,
Avinguda Meridiana, Gran Via,
Metro,
Glòries, Clot,
Autobusos
18, 33, 34, 43, 44, 48, 51, 54, 56, 62, 92

Des d'un botó fins un canó!!

OBERT DE SOL A SOL
ELS DILLUNS, DIMECRES,
DIVENDRES I DISSABTES

UNA CIUTAT DINS UNA CIUTAT!!

ASSOCIACIÓ DE VENEDORS
Mercat Municipal
Fira de Bellcaire

LA NOSTRA OFERTA: Conjuguem el nou i el vell.

SUBHASTES: Dilluns, dimecres i divendres a les 7 del matí de **MOBLES I TRASTOS VELLIS:**

Els més diversos objectes que vostè pugui imaginar i adquirir. On tal vegada trobi els més inesperats.

OFERTES PERMANENTS:

Tot el que es fabrica i confecciona de qualsevol tipus, que s'ofereix al públic a preus veritablement satisfactoris.

Associacions de veïns i veïnes de Barcelona i punts de distribució de CARRER

DISTRICTE I

Barceloneta

Guitert, 33-35, baixos
93 221 72 44
● Servei planificació (Palau de Mar)
Plaça Pau Vila, 1

Casc Antic

Rec, 27, baixos
93 319 75 65
● CCOO (USCOB)
Via Laietana, 16
● CGT
Via Laietana, 18, 9a planta
● La Bodegueta
Palma de Sant Just, 7
● El Glacià
Plaça Reial, 7
● Centre Cívic Pati Llimona
Regomir, 3

Cera, carrer de la

Carrer de la Cera, 11, interior
93 329 48 53

Coordinadora Casc Antic

Serra Xic, 4, baixos
93 310 53 33

Defensa de la Barcelona Vella

Sèquia, 5-7, baixos, 3a
vdbv@telefonica.net

● Illacrua

Via Laietana, 45, e.B, pral 2a

Nou de la Rambla i Rodalies

Nou de la Rambla, 22
93 301 88 67
● Sala Baluard
Plaça Blanquerna, s/n

L'Ostia

Pescadors, 49

Rambla, Amics de la

Rambles, 88-94, 3r D
93 317 29 40
● Informació Cultural
Rambles, 118
● Padam-Padam
Rauric, 9

Raval de Ciutat Vella, el

Carme, 102
93 441 77 21
● El Cafeti
Hospital, 99
● Taller de Músics
Requesens, 5

Taula del Raval

Carrer de la Cera, 44, baixos
93 442 46 68

DISTRICTE II

Dreta de l'Eixample

València, 302
615 41 80 12
● Cafeteria Anem al Gra
Corsega, 382
● Llibreria Les Punxes
Rosselló, 260

Esquerra de l'Eixample

Avinguda Roma, 139, baixos
93 453 28 79

Fort Pienc

Ali Bei, 94-96
93 231 11 46
● Consell de la Joventut
Ausàs Marc, 60

Parc de l'Escorxador

Viladomat, 214, 5è, 2a

Ronda de Sant Antoni

Ronda de Sant Antoni, 24
93 442 24 12

Ronda de Sant Pere

Ronda de Sant Pere, 7
● Col·legi de Periodistes
Rambla de Catalunya, 10

Sagrada Família

València, 417, local 4
93 459 31 64
● Forn de pa Aubet
Sicília, 205
● Forn d'en Pere
Dos de maig, 281

Sant Antoni, barri

Avinguda Mistral, 30, baixos
93 423 93 54
● Confeccions El Rellotge
Comte Borrell, 89
● Celler de l'Estevet
Calàbria, 57
● Pastisseria Bonastre
Tamarit, 136
● Autoservei Navarro
Avinguda Mistral, 6

DISTRICTE III

Badal, Brasil i Bordeta

Daoiz i Velarde, 30, baixos
93 491 05 49

Centre Social de Sants

Olzinelles, 30
93 331 10 07
● Cotxeres de Sants
Sants, 79

Font de la Guatlilla-Magòria

Rabí Ruben, 22 B
93 424 85 06

França, barri de la

Mare de Déu del Remei, 21, 1r
93 325 08 93

Hostafrancs

Callao, 9, baixos
93 421 79 19
● Poliesp. Espanya Industrial

Muntades, 37

Poble Sec

Margarit, 23
93 441 36 65
● Biblioteca Francesc Boix
Blai, 34
● Centre Cívic El Sortidor
Plaça del Sortidor, 12

Polvorí, el

Segura, s/n
93 432 36 42

Rambla de la Bordeta

Onzinelles, 30, baixos
93 331 10 07

Sant Cristófol-Vivendes SEAT

Coure, 8, baixos
93 432 34 71
● Centre Cívic Can Cadena
Mare de Déu del Port, 397
● Centre Cívic El Rellotge
Pg. de la Zona Franca, 116
● Centre Cívic La Bàscula
Foc, 128

Satalia, la

Cariteo, 26
Triangle de Sants
Autonomía, 7, baixos
93 431 75 45

DISTRICTE IV

Camp Nou

Trav. de les Corts, 94, baixos
93 490 96 54

Mercè, barri de la

Herois del Bruc, 9

Racó de les Corts

Trav. de les Corts, 94, baixos
93 448 03 11

Sant Ramon Nonat

Passatge Jordi Ferran, 19-21

Xile, avinguda

Avinguda de Xile, 34, 11, 5è
93 440 35 12
● Can Deu
Plaça de la Concòrdia, 13

Zona Universitària

Jordi Girona s/n
93 401 77 43

DISTRICTE V

Amics del barri de Laforja

Madrazo, 50, 2n, 2a
93 209 89 84

Can Caralleu

Guarderia, 12
93 280 07 24

Can Rectoret

Bohemis, 23
93 205 04 87

Font del Mont-Vallvidrera

Escales Font del Mont, 1 A
avfontdelmont@telefonica.net

Mas Gimbau-Can Castellví

Pg. Solé i Pla, 16-18, interior
resso2002@hotmail.com

Mont d'Orsà-Vallvidrera

Reis Catòlics, 16-34 (casal)
93 406 90 53
● Llibreria La Kktua
Plaça de Vallvidrera, s/n

Putxet

Passeig Sant Gervasi, 39-47
avputxet@hotmail.com

Ronda General Mitre

General Mitre, 188 bis
mitre@mimixmail.com

Sant Gervasi de Cassoles

Muntaner, 544, 2n
93 417 90 65

Sant Gervasi Sud

Laforja, 12-14 pral 3a
93 266 38 25

Sarrià

Canet, 4
93 204 90 58
● Forn de la Vila
Consell de la Vila, 9
● Kiosc
Plaça de Sarrià, s/n

Tres Torres

Rafael Batlle, 16, tenda 1
93 205 77 89

DISTRICTE VI

Camp d'en Grassot

Apartat de Correu 34090

Coll-Vallcarca

Tirso, 48 local
93 284 28 80
● Centre Cívic d'El Coll
Aldea, 15-17

Gràcia Nord-Vallcarca

Bolívar, 15, 2n
93 211 26 27

Travessera de Dalt

Travessera de Dalt, 6
93 210 52 89
● Lluís de Gràcia
Plaça Nord, 7

Vila de Gràcia

Topazi, 29, 1r
93 217 60 88
● Ateneu La Torna
Sant Pere Màrtir, 37, baixos
● Centre Cívic La Sedeta
Sicília, 321
● Centre Moral de Gràcia
Ros de Olano, 7-9
● Hotel d'Entitats de Gràcia
Providència, 42
● Info-espai
Plaça del Sol, 19-20, baixos
● Poliesportiu Claror
Sardenya, 333
● Poliesportiu Perill
Perill, 16-22
● Tradicionàrius
Trav. de Sant Antoni, 6-8

DISTRICTE VII

Baix Guinardó

Plaça Alfons X, 3
93 436 81 80

Can Baró

Josep Serrano, 59-71
93 219 92 24

Can Papanaps-Vallhonesta

Mura, 8, baixos
canpapanaps@yahoo.es

Carmel, el

Feijoo, 10-12
93 357 57 48

● Casal de Joves El Carmel
Tolrà, 40
● Centre Cívic El Carmel
Santuari, 27

Clota, la

Passatge Felíu, 10
93 357 72 59

Font d'en Fargues

Pedrell, 69, baixos
ffargues@hotmail.com

Horta, barri d'

La Plana, 10, 1r
93 407 20 22

● Centre de Serveis Personals
Plaça Santes Creus, 8
● Centre Cívic Matas i Ramis
Feliu i Codina, 20
● Punt d'informació juvenil
Plaça Eivissa, 17, principal

Joan Maragall del Guinardó

La Bisbal, 40-42, baixos
93 347 73 10
● Cooperativa Rocaguinarda
Xipre, 13

Montbau

Roig Soler, 31, baixos
93 428 29 34

Parc de la Vall d'Hebron

Pl. Joan Cornudella, 13
93 428 68 66

Sant Genís dels Agudells

Naïm, 5, tenda 1
93 417 03 67

Urbanització Vallhonesta-Font del Gos

Cami de Cal Notari, s/n
93 428 20 42

DISTRICTE VIII

Can Peguera

Vilaseca, 1
93 357 13 33

● IGOB-UAB
Passeig d'Urrutia, 17
● C. de Barri de Can Peguera
Biure, 1

Ciutat Meridiana

Rasos de Peguera, 219 bis
93 276 30 94

● Centre Cívic Ciutat Nord
Rasos de Peguera, 19-25

Guineueta

Rambla Caçador, 1-3
93 428 46 23

Porta, barri de

Estudiants, 26-28
93 359 44 60

● Centre Sólter
Plaça Sólter, s/n

Prosperitat

Argullós, 92
93 276 30 15

● Casal de Barri de Prosperitat
Pl. Angel Pestaña, s/n
● Casal de Joves de Prosperitat
Joaquim Vallis, 82

Roquetes

Canteres, 57, baixos
93 359 65 72

● Ateneu Popular de 9Barris
Port Lligat, s/n

Torre Baró

Escolapi Càncer, 1
a.vecinostorbaro@
hotmail.com

Torre Llobeta

Santa Fe, 5, 1r, 4a
93 429 07 06

● Centre Cívic Torre Llobeta
Santa Fe, 2, bis
● SESE
Joan Alcover, 6

Trinitat Nova

Pedrosa, 21
93 353 88 44

Turó de la Peira

Pge de la Peira, 37, local 12
93 407 21 70

● Can Basté
Passeig de Fabra i Puig, 274

Vallbona

Avinguda Alzinar, 6
93 354 89 82

Verdum

Artesania, 96, baixos
93 276 02 30

DISTRICTE IX

Bon Pastor

Sant Adrià, 101, baixos
93 346 46 18

Congrés, el

Felip II, 222
93 340 70 12

● Casal de Barri del Congrés
Acàcies, 26

Meridiano Cero

Torroella de Montgrí, 11
93 274 02 72

Navas, barri de

Biscaia, 402, baixos
93 340 51 85

Pi i Margall

Passeig Guayaquil, 53
93 311 41 93

Sagrera, la

Martí Molins, 29
93 408 13 34

● Centre Cívic de la Sagrera
Martí Molins, 29
● Mercasol, botiga ecològica
Portugal, 2

St. Andreu Nord-Tramuntana

Pg Torres i Bages, 101-103
93 274 03 34

Sant Andreu del Palomar

Dr. Balari i Jovany, 14
93 345 96 98

● Bar Versalles
Gran de Sant Andreu, 255
● Biblioteca Ignasi Iglesias
Segadors, s/n
● Can Guardiola
Cuba, 2
● Centre Cívic de Sant Andreu
Gran de Sant Andreu, 111
● Districte de Sant Andreu
Plaça Orfila, s/n

Sant Andreu Sud

Virgili, 24, 1a planta
93 346 72 03

Trinitat Vella

Mare de Déu de Lorda, 2
93 274 19 58

● C. Cívic de Trinitat Vella
Foradada, 36-38

DISTRICTE X

Clot-Camp de l'Arpa

Sibelius, 3, baixos
93 232 46 10

● Casal Alternatiu
La Verneda, 18
● Casal Joan Casanelles
Plaça Joan Casanelles, s/n
● Foment Martinenc
Provença, 595

Diagonal Mar

Selva de Mar, 22-32
93 307 91 20

Gran Via-Perú-Espronedada

Gran Via, 1.002, 8è, 2a
93 308 77 34

Maresme

Rambla Prim, 45
93 266 18 56

Palmera Centre, la

Maresme, 218, baixos
93 305 37 05

Paraguay-Perú

Gran Via, 1.144, baixos
93 278 06 93

La Favb
informa

La Favb davant l'aprovació del PAM

COMUNICAT

Des de la Favb s'agraeix la resposta detallada i escrita per part de l'Ajuntament a les al·legacions que va realitzar al PAM, i que representa una novetat respecte de PAMs anteriors.

Dit això, el retard que ha dut el PAM i l'eclosió d'una crisi econòmica estructural faria important revisar-ne els continguts, donant prioritat als aspectes socials i readaptant alguns dels objectius a la nova realitat.

Els objectius relatius a temes mediambientals també haurien de ser revisats i incrementats de manera que fossin més ambiciosos.

Molts dels projectes urbans de Barcelona depenen del finançament a través de la venda de pisos al mercat lliure: abans d'emprendre aquestes obres caldria un estudi de viabilitat i després ajustar l'abast dels projectes. Caldria aprofitar la crisi des de la vessant de l'oportunitat que pot representar per promoure mesures d'habitatge social de lloguer, sense que això representi donar injeccions financeres a les empreses privades sense obtenir a canvi compromisos socials.

Cal també reconsiderar el model que basa el creixement de la ciutat en l'oferta turística i aturar els projectes de construcció de nous hotels fins que aquest debat s'hagi dut a terme. Avui el turisme a Barcelona genera una ocupació precària i de baixa qualitat i molèsties importants a les persones que hi resideixen, i els guanys en canvi no se socialitzen de igual manera a la ciutat, sinó que van a parar als comptes d'una minoria, sovint companyies multinacionals.

Propostes no acceptades

Algunes de les al·legacions que han estat rebutjades són especialment rellevants a criteri de la Favb:

Derogació de l'ordenança del civisme. Ens sembla un punt de partida clau. Qualsevol proposta en el terreny de la inclusió social, de l'ús de l'espai públic, de la convivència, ha de partir del reconeixement que l'Ordenança del Civisme no ha estat útil per millorar la qualitat de la convivència al carrer, ni per disminuir molèsties ni sorolls i que, en canvi, ha agreujat la situació de les persones i col·lectius vulnerables. D'altra banda, les pròpies Associacions de Veïns i Veïnes han estat víctimes de l'aplicació de l'ordenança quan han intentat penjar cartells, l'única via de què disposen per donar a conèixer les seves activitats i posicions.

Altres elements no recollits sorprenen per la falta d'explicació, per exemple la proposta d'emprendre accions tendents a promoure el repartiment de les tasques domèstiques entre homes i dones.

Queden fora del PAM propostes claus i reivindicacions històriques del moviment veïnal: No a la MAT a Collserola, No al Túnel D'Horta, impedir els vols turístics, l'especulació al terreny d'equipaments del Miniestadi per finançar la reforma del l'Estadi del FC Barcelona, entre d'altres. Tampoc no es recullen



ANNA CARLOTA

El passat 15 de setembre es va celebrar l'Audiència Pública en la qual es presentava el contingut del PAM que l'equip de govern ha hagut de pactar amb ERC en no tenir la majoria. Una Audiència Pública que ha de dedicar-se al públic va començar amb una intervenció del primer tinent d'alcalde que va durar ben bé una hora. Inaudit. Les intervencions més concretes van correspondre a la Favb i als col·lectius animalistes. Hi van assistir un centenar de persones.

reivindicacions més recents, com que no es construeixin vies ràpides a l'Eix Sant Andreu-Sagrera o la moratòria en la construcció d'hotels a Ciutat Vella.

En termes de drets civils, seguim trobant a faltar el compromís d'emprendre accions decidides contra l'expulsió de veïns i veïnes de rendes baixes a través de l'assetjament immobiliari. En aquest terreny cal tenir present que

L'Ajuntament no accepta la celebració d'una audiència pública a meitat del mandat per evaluar el grau de compliment dels compromisos

l'apartat que parla d'una eina que podria ser cabdal com és definir zones de tempteig i retracte queda en la indefinició.

Els drets dels animals tampoc es tenen en compte quan proposes com acabar amb les exhibicions del dofinari o no construir el zoo marítim, no són considerades. En el cas del zoo a més hi ha hagut alertes per part d'organitzacions com Greenpeace, en el sentit de l'impacte negatiu en termes ecològics sobre la costa de Barcelona.

L'apartat de seguretat és aquell en què més propostes ens han estat denegades. Des del nostre punt de vista, Barcelona no és una ciutat insegura, malgrat que les polítiques que s'han dut a terme han seguit models securitaris que han anat més a controlar la dissidència política i a dur a terme maniobres d'imatge que no pas a fer un treball de prevenció del conflicte des de la proximitat. De les reivindicacions no assumides en aquest camp en destacaríem dues que venim reclamant des de fa anys.

D'una banda, que l'atenció telefònica del 092 torni a ser feta directament per la Guardia Urbana. Pensem que sovint no es dóna

resposta a situacions o hi ha dilacions en la resposta deguda a manca de criteri adequat en la gestió de la demanda.

D'altra banda, venim demanant la dissolució del cos antiavalots de la GU. Creiem que no té sentit que hi hagi un cos antiavalots quan la policia autonòmica ja en disposa d'un. Pensem que el paper de la GU ha de ser en tasques de regulació del trànsit, protecció civil i prevenció i abordatge del conflicte des de la proximitat d'una policia de barri.

No hem trobat resposta a dues reivindicacions concretes respecte del seguiment del propi PAM: una seria disposar d'un sistema d'indicadors per avaluar-ne l'acompliment en aquells punts més sensibles i la segona que es fes una audiència pública a meitat de mandat (ara ja hauria de ser pràcticament al final) per avaluar-ne els resultats.

Propostes acceptades

D'aquestes dissentim en el fet que realment hagin estat incorporades amb l'esperit i els matisos, alguns importants, que tenien en el seu redactat original. Així per exemple, la creació com a mínim de una escola bressol pública per barri o el compromís d'un calendari per eliminar escoles en barracons no es contemplan amb aquesta concreció. El mateix podríem dir de les aules de reforç per combatre el fracàs escolar.

En canvi, felicitem l'acollida plena de propostes com que les estadístiques municipals reflecteixin i visibilitzin la realitat de les dones a la ciutat o la tan demandada i recentment anunciada connexió del tramvia a la Diagonal per superfície, tot i que ens preocupa l'anunci fet d'un túnel a la plaça Francesc Macià que endarreriria la posada en marxa i cediria lloc de nou al cotxe privat.

De forma global, podríem dir que el PAM que se'ns presenta planteja d'una banda mesures interessants i necessàries però no trenca en absolut amb un model de ciutat que acumula crítiques, per excloent i insostenible.

EL COR ROBAT

CATHERINA AZÓN



Jordi Giró Castaner

Vicepresident de la Favb i president de l'AVV de la Vila Olímpica

“La xarxa de Rodalies ha de convertir-se en el metro de la Regió Metropolitana”

PUTAL

Jordi Giró és vicepresident de la Favb i responsable de mobilitat de l'entitat. Viu a l'últim barri construït a Barcelona, la Vila Olímpica, i presideix la seva associació de veïns i veïnes. El mateix dia que concertem l'entrevista s'acaba de saber per la premsa la decisió de l'Ajuntament d'unir els dos tramvies en una única línia per la Diagonal. “Ens veiem, que es veu que hi ha bones notícies!”, ens va dir des del seu telèfon mòbil.

— Final del tramvia interromputus...

— Sí, és una bona notícia, encara que ara han sorgit ombres en anunciar-se que a l'alçada de la plaça Francesc Macià volen construir un túnel de 250 metres.

— La reivindicació era la unió per superfície.

— Sí. El túnel és contradictori i ens suggereix que el cotxe mana molt, que les obres s'encariran, que els terminis poden allargar-se... Quedem preocupats a l'espera del projecte.

— Com és ser vianant aquí i ara?

— Encara és molt difícil i perillós. S'ha d'humanitzar la vida de les persones que es desplacen caminant. Proposem la planificació d'un mapa de “rutes de caminar”.

— I els semàfors?

— Són un loteria des del punt de vista de la seguretat. No són respectats. Hi ha poca educació vial, especialment entre els conductors d'automòbil.

— Els barris porten molts anys lluitant pel metro.

— És una modalitat de transport potent, ràpid. Indispensable per a les llargues distàncies de la ciutat.

— Encara queden temes pendents del metro?

— Portem molt endarreriment en la construcció de les necessàries infraestructures. Roquetes, la Zona Franca i la línia 9 estan ampliant terminis.

— I rodalies?

— No estan per la labor. Rodalies ha de convertir-se en el metro de la Regió Metropolitana. Manquen inversions, línies, freqüències en el pas dels trens... Els incompliments són massa importants. El tren és essencial si volem una ciutat amb menys transport privat.

— I les reivindicacions als barris?

— Sens dubte, l'oposició al túnel d'Horta és un tema candent. No volem més entrades de vehicles a la ciutat, a banda que suposa un impacte gravíssim en la serra de Collserola i, als barris, col·lapse en la circulació i augment de la pol·lució.

— Alguna més a destacar especialment?

— Els barris que envolten la nova estació de la Sagrera plantegen la negativa a les dues vies que es contemplan: necessiten més eixos cívics.

— I el tema dels preus del transport?

— Pujar els preus per sobre de l'IPC no afavoreix el transport públic. S'ha d'optimitzar el servei i això suposarà un abaratiment del bitllet i més rendibilitat social.

— Com veus la situació de la bicicleta?

— No s'ha abordat d'una manera seriosa. S'han de planificar els recorreguts. La bicicleta ha de tenir el seu espai propi, no podem acceptar el carril bici per les voreres, traient espai als vianants.

— Però el Bicing és un èxit.

— Sí, però està mal gestionat i hi ha mancances en el servei.

— I les motos?

— El seu ús ha augmentat considerablement. La velocitat és excessiva i circular entre els cotxes és molt perillós. L'aparcament també és una assignatura pendent.

— Una última idea?

— Hem subratllat els déficits. En els últims anys s'ha avançat, però insuficientment. Queda molta feina per fer.

Pilar Aymerich

Fotògrafa

ISABEL REY
ENTREVISTAANNA CARLOTA
FOTOGRAFIA

“Barcelona ha estat grisa i ara té colors, tot i que de vegades té una llum dura”

Amb vint-i-quatre anys, Pilar Aymerich va agafar una càmera i des d'aleshores la fotografia ocupa totalment la seva vida. Com ella mateixa reconeix “tal i com m'ho he muntat, la meua professió és també la meua vida privada, ets fotògraf les vint-i-quatre hores del dia. Però em considero afortunada de treballar en una cosa que m'agrada i amb la qual em sento realitzada, això no ho canvio per res del món”. Ja de ben petita la seva família la comparava amb un mussol perquè “parlava poc però mirava molt”. Però no va ser fins al moment en què va arribar a Londres per estudiar un curs de teatre quan la càmera es va convertir per a ella en una forma de captar tot allò que estava veient.

No va ser fàcil. En una professió eminentment masculina i amb la censura imposada a Espanya la Pilar va fer de la fotografia “una arma contra el franquisme i contra el moment que vivia. Encara que el fotògraf sempre ha de ser autor, arriba un moment en el qual tries conforme a allò que sents, i jo vaig triar retratar una

cultura que en aquell moment estava totalment amagada i una llengua que no podia manifestar-se”. Aquests van ser els dies de les col·laboracions a *Destino*, *Serra d'Or* i a *Triunfo*, sempre acompanyada de la seva inseparable Montserrat Roig, a la qual recorda amb molta estima. Dies de transició cap a la democràcia dels quals la Pilar explica que eren “un no parar. Cada dia hi havia alguna cosa i recordo els sorolls de la gent corrent i els pitos de la policia per l'Eixample. Per a mi el so és molt important a les imatges, els últims anys fins i tot he anat a fotografiar altres ciutats amb un magnetòfon per gravar els sons dels carrers, i d'aquella època m'ha quedat aquest so”.

A la pregunta de si la fotografia és una bona eina per reflectir la realitat o ofereix, més aviat, una part tallada, la Pilar dóna una resposta contundent al mateix temps que convincent: “La fotografia és síntesi. Quan fotografies estàs ensenyant una part d'allò que tu estàs veient i, evidentment, mostres la part que creus que és interessant o aquell tros amb el qual creus que pots

dir el que vols. Aleshores al darrera hi ha el fotògraf i també la seva ètica, el fet de no enganyar, no tergiversar els fets, però sí donar la teua opinió, al igual que la pot donar un periodista. Però el fet de fragmentar no vol dir que la realitat sigui menys realitat, al revés, és més realitat perquè tu concentres la mirada en un punt i això fa que després la persona que ho miri entengui millor el que està passant”.

Especialitzada en retrats, moltes figures de la cultura catalana i d'altres àmbits han estat capturades pel seu objectiu. Confessa que per dedicar-se a aquesta especialitat “ha d'interessar-te molt l'ésser humà, i a mi m'interessa molt. Has d'estimar molt la gent”. A més, ha fotografiat el món teatral i ha fet múltiples reportatges documentals. Entre les piles d'imatges que ha capturat es queda amb “fotos d'amics desapareguts, que crec que els retraten històricament. I una foto que m'agrada molt és la que vaig fer dels exdeportats als camps nazis, per a la portada del llibre de la Montserrat Roig *Els deportats catalans*”. Capbussant-nos una mica entre els seus records, la Pilar troba

aquella imatge que evoca la Barcelona que va viure al passat. A la memòria li vénen els dies d'estiu en què els seus avis la portaven a la platja de la Barceloneta quan “Barcelona vivia d'esqueses al mar, però tenia uns espais que feien que arribessis al mar, on no hi havia grans edificis, només els xiringuitos”. De la ciutat d'ara aposta pels colors, ja que “Barcelona ha estat una ciutat grisa i ara ha recuperat els colors. No només en les parets de les cases, també en la gent, ja que hi ha persones de molts llocs i aquesta diversitat fa que la ciutat sigui més viva, i això és positiu. Després hi ha una altra cara, que és aquesta ciutat de serveis a tot cost, una ciutat bruta, que deixa els ciutadans de la mà de Déu i que només és per treure diners. Hi ha una doble ciutat”.

Confessa que li agrada viure a Barcelona, encara que “jo puc viure a qualsevol lloc. Però si no visqués a Barcelona escolliria una trilogia: l'Havana, París i Roma. I el refugi que tinc per quan necessito aïllar-me, que és Londres. Sempre ciutats grans perquè sóc molt urbanita i no podria viure al camp, sóc de trepitjar ciment”. I és que els estímuls visuals de la ciutat són inesgotables per a una persona que sempre està alerta per descobrir el que passa al seu voltant. L'activitat frenètica de les grans ciutats contrasta amb la tranquil·litat d'un dels seus llocs preferits de la Ciutat Comtal a l'hora de fotografiar: “M'agrada molt el cementiri de Montjuïc. He fet diferents llibres sobre cementiris i m'agraden perquè són el rerafons de la ciutat. Allà veus la gent que hi ha viscut, com ho ha fet. Sempre m'ha interessat el pas del temps i allà et dóna la sensació que el temps passa realment”. La llum és l'element clau a l'hora de captar qualsevol fotografia, així que la pregunta és obligada. “Com és la llum de Barcelona?”, qüestió a la qual ella contesta “les llums de les ciutats són molt diferents. Per exemple, la llum de l'Havana és dura i forta. La de París és més morta i la de Barcelona és un entremig. Hi ha moments en els quals és dura i d'altres és suau”.

Sal i pebre

Pobrets constructors!

Van construir amb facilitat. Llicències, requalificacions, irregularitats estaven al seu servei. Durant dècades van pujar els preus al seu caprici. Construïen, no per donar aixopluc, sinó perquè uns pocs poguessin especular. Tot això sense que ningú no els fes la competència. Manaven, i decidien la política d'habitatge que s'havia de fer. Les administracions, durant dècades, no van construir ni un habitatge social. Amb enorme responsabilitat es va deixar el mercat en les seves mans. Van guanyar milers de milions. Van aparèixer nous rics. El totxo era omnipresent. Va arribar al futbol i pocs clubs van renunciar a l'especulació. Ara, tot són planys. Diuen que les pèrdues són milionàries. Però un estudi explica que només han perdut un terç d'allò que van guanyar. Demanen ajuts, que se'ls comprin els pisos buits. Fan fora els treballadors i les grans immobiliàries continuen presentant beneficis. Tindrem pressupostos de crisi que contemplaran donatius milionaris per a uns quants banquers constructors i gent de malviure i dures mesures per a la immensa majoria. Qui va dir que el mercat és savi i regula l'economia?

Zeta

L'acudit

AZAGRA

