



“La ciudad aparece, pues, como un lugar de esperanza”¹

Núria Miró

Aquesta Comunicació no pretén “descobrir la gallina dels ous d’or”. Senzillament vol aportar alguns elements de reflexió en el trinomi Ciutat-Mobilitat-Ciudadans. Des d’una lectura *femenina* de la nostra ciutat. M’explico. Dubto que en les equacions per al disseny de la ciutat es considerin aspectes com la joventut de la població o la localització de les escoles –aspectes moltes vegades de *mares*–. En el millor dels casos, en la planificació de la ciutat es consideren aspectes com el parc de vehicles o la distribució modal dels desplaçaments –aspectes molt més *masculins*–.

Encara, però, perquè barrejar pomes amb peres? Una part important dels desplaçaments que es realitzen, tant a peu com en vehicle privat, dins la ciutat són *mobilitat obligada escolar*. Arribeu-vos, sinó, les hores d’entrada i sortida, a l’escola Pins del Vallès –a tocar de la Ronda Nor– o a l’escola Santa Isabel –a la rambla de Ribatallada–, per posar tan sols dos exemples.

Perquè la Ciutat. Tal com escriu la Carta d’Aalborg (1994), la ciutat és, alhora, la major entitat capaç d’abordar inicialment els nombrosos desequilibris arquitectònics, socials, econòmics, polítics, ambientals i de recursos naturals que afecten el món modern, i la unitat més petita en la que els problemes poden ser degudament resolts de manera integrada i holística. Les ciutats suposen vida: són el cor econòmic, social i polític d’Europa.

Perquè la Mobilitat. Resoldre el problema de la qualitat de vida a les ciutats exigeix inevitablement que es trobin solucions a la demanda creixent de mobilitat. La millora de la mobilitat haurà de suposar una redefinició de la relació ciudadans-entorn, una redefinició de l’ús que els ciudadans fem de la ciutat. I a Sant Cugat, entenc que especialment haurà de suposar un replantejament de l’ús dels espais del centre.

Perquè els Ciudadans. “Però, podem saber què fer amb el trànsit sense conèixer com funciona la ciutat i què necessita per als seus carrers? Segur que no.” (J. Jacobs, 1961). Això suposa que cada ciutat requerirà d’una planificació *individualitzada* de la mobilitat. Una planificació que haurà d’integrar les necessitats de tots els grups de població, qui en definitiva gaudeix o pateix la ciutat.

Algunes dades: com som, i com ens movem

- El 1981 érem poc més de 30.000 sancugatencs. El 1991 n’érem prop de 39.000. El 1997 ja en som més de 51.000. De 1981 a 1991, Sant Cugat va viure un creixement anual de 830 habitants. De 1991 a 1997, hem passat a un creixement anual de 2.036 habitants. S’ha més que doblat.
- La població de Sant Cugat és molt jove. Per fer-nos una idea, el 53% de la població és més jove de 35 anys, i prop del 20% és més jove de 14 anys. L’índex d’envelliment (població >65 anys / població <14 anys *100) és de 58,1 front un 110,8 en el global de Catalunya.
- A Sant Cugat, la Taxa Bruta de Natalitat (nombre de naixements /1.000 habitants = 12,58) és elevada i encara segueix una tendència al creixement, contràriament al que passa en la majoria de municipis de Catalunya. Pel que fa al nombre de matrimonis, mentre que a Catalunya ha descendit, a Sant Cugat, a més de ser més alta, manifesta encara un petit augment.



- El parc d'automòbils a Sant Cugat ha crescut en els darrers cinc anys prop d'un 5% interanual. Hem passat d'un parc de prop de 22.000 vehicles l'any 1991, a un parc de prop de 29.000 vehicles l'any 1996. Els ratis de motorització (de 613 vehicles /1.000 habitants) indiquen que hem passat de disposar d'un vehicle per a cada dues persones, a dos vehicles per cada tres persones.
- A Sant Cugat, el vehicle privat és el medi de transport més utilitzat tant en els desplaçaments interns com cap a altres municipis. Això no obstant, un 42% dels desplaçaments dins el municipi es realitzen a peu, i una tercera part dels desplaçaments a altres municipis, en transport públic.

Com serem, i com ens mourem

Sant Cugat, no fa massa anys, era un poble d'estiueig per a les famílies benestants de Barcelona. En la dècada dels 80, un 23% de les segones residències va passar a ser habitatge principal, i el 46% dels habitatges vacants també es va ocupar. El 1996 hi havia 3.367 habitatges ocupats més que l'any 1991. Alguns d'aquests habitatges eren encara de traspàs de segones residències a habitatge principal, alguns suposaren l'ocupació d'habitatges vacants, i alguns –alguns quants més– l'ocupació d'habitatges de nova construcció.

A Sant Cugat la població, per si mateixa sí, continuaria creixent: neixen actualment nous habitants, i els que ja són més grans es casen -i per tant, és de suposar que naixeran més nous habitants-. Cal sumar-hi, aquells nous habitants que, de ben segur, atraurà la ciutat. D'avui en endavant, encara algunes poques segones residències poden passar a ser utilitzades com a habitatge principal, i alguns pocs habitatges vacants encara s'ocuparan. La major afluença de població estarà lligada, però, als nous sectors urbanitzats i encara en desenvolupament que s'han anat produint sobre els sòls *lliures* en el perímetre del nucli antic: Sant Domènec-El Colomer, Torreblanca, Coll Favà, i Can Ganxet.

La ciutat de Sant Cugat està projectant-se per a una població d'entre 80.000 i 95.000 persones. Suposarà, com a mínim –en el cas hipotètic, impossible, que els ratis de motorització es mantinguin estables–, un parc d'entre 50.000 i 58.000 vehicles, dels quals uns 40.000 seran cotxes. En projectar aquesta nova ciutat, estem incorporant les previsions d'augment de les mobilitats i de les seves intensitats? I encara més, estem incorporant les necessitats d'accessibilitat –que no de moviment– d'aquests nois i noies, d'aquestes mares i pares, i d'aquests nens i nenes, que representen un grup tan important de la població de Sant Cugat?

D'altra banda, la morfologia bàsica d'aquests nous espais urbans es compon bàsicament, gairebé exclusivament, de teixit residencial. Per satisfer qualsevol *vida urbana*, cal acostar-se al centre on, allà sí, s'ofereix l'alegria de la proximitat, la densitat i la varietat. Tal com escriu en Lynch (1984), "*una ciutat és una tenda per a múltiples funcions*". Hauria de ser-ho. Aquesta definició, si la podem aplicar per al nucli antic de Sant Cugat, amb una organització *bastarda* dels seus espais i dels seus usos. Podem dubtar que sigui aplicable per als nous eixamples de la ciutat. I podem dubtar, també, que sigui aplicable per als districtes que componen el municipi, urbanitzats com a zones exclusivament de residència i de baixa densitat, amb algun petit punt central de comerç bàsic.

Aquesta forma urbana, de *ciutat-territori*, suposa un augment desproporcionat de les necessitats de moviment: per accedir als comerços, els transports públics, l'escola o el treball. Per compensar aquesta nova ciutat formada únicament per zones d'un sol ús, ens hem dotat de sistemes molt complexes que haurien de garantir-nos els moviments interns. Tornant altre cop als nous sectors urbanitzats, aquests són propers al centre, però a una distància suficient com per dubtar si fer el desplaçament a peu o en cotxe. Ho dubtem, de debò? Ho hem posat senzill amb els nous eixos viaris construïts des de 1987: la ronda de circumval·lació, i l'important sistema viari que han afegit a la ciutat aquests seus nous eixamples. El risc és que la gran



escala dels nous eixos viaris –de ciutat– va a desembocar en la petita escala dels carrers antics –de poble–.

Avui Sant Cugat ja no és un poble, i tampoc d'estiueig. Sant Cugat és, avui, una *ciutat de ciutadans*. D'acord amb aquesta evolució, precisem d'una nova forma d'*estimar* la ciutat. Construïnt una ciutat còmoda, amable, i construïnt-la amb les nostres activitats del dia a dia. Amb el *software* més que amb el *hardware*. Ajustant, els nostres comportaments quotidians als usos que realment pot suportar la ciutat, als seus límits culturals, ambientals, econòmics i socials.

Una carta als Reis, amb retard

Senzillament, m'agradaria que ens poguéssim moure per una ciutat amiga, dolça, segurament més *femenina*. M'adhereixo a Henri Lefebvre quan reivindica el Dret dels homes a la ciutat, a la vida urbana –i dels nens i les dones, afegeixo–. I, imagino que hi estaríem d'acord, la vida passa a peu.

Entenc, doncs, que dimensionar les infraestructures per al vehicle privat pels seus màxims requeriments ha estat un error massa sovint comès. Hem perdut, també massa sovint, el carrer com a lloc on conversar, jugar, estar, descansar o només passejar. Qui, de fet, vol *fer vida* en uns carrers amb voreres estretes i *slalòmiques*? Quantes mares i pares poden estar tranquils si el seu fill va tot sol caminant a l'escola? Si volem una ciutat per a viure-hi, una ciutat de qualitat, haurem de pensar en recuperar l'antiga funció dels carrers i places com a llocs de relació –medieval, que diria Edgar Morin–. La redistribució de les seccions del carrer Alfons Sala o de la carretera de Cerdanyola han suposat una millora substancial de l'espai –i la seva qualitat– per als vianants, i això sense perdre *eficiència automobilística*. Passejant-hi, però, em fa l'efecte que encara ens hem quedat, com a mínim, mig metre curt de vorera: encara es poden fer aparcaments *generosos* en doble filera.

L'objectiu dels nostres desplaçaments no és moure'ns –no és la mobilitat en si–, sinó accedir a algun lloc o activitat –ara sí, l'accessibilitat–. Malgrat això, hem invertit diners, energia i espai en infraestructura per poder-nos moure en cotxe. Ha suposat pèrdues d'accessibilitat no només per als desplaçaments a peu, sinó també per als desplaçaments en cotxe: tal com ens explica molt gràficament l'amic Ole Thorson, el que en principi està aquí per estalviar-nos temps i posar-nos a l'abast l'espai, acaba per absorbir un temps major i aniquilar l'espai en les nostres ciutats. Com a *pensadors no dissenyadors* haurem d'esforçar-nos en pensar, em sembla, de quines maneres podríem millorar l'accessibilitat, precisament per *accedir a*. Tornant a les escoles, es tractaria no tant de facilitar el moviment de les mares i pares per acostar el seu fill o filla a l'escola en cotxe, com de facilitar que aquests puguin arribar-hi, sense por dels pares, tranquil·lament caminant.

I encara, pel que fa a això del moviment i l'accessibilitat, potser sí que el que tots els santcugatencs coneixem com l'"Exclalextric" facilitarà el moviment, especialment les connexions amb cotxe entre el *Sant Cugat turó* i el *Sant Cugat riera*. No sé si facilitarà, també, l'accessibilitat tant per als conductors com per als vianants: és una nova entrada, de dimensions *de ciutat*, fins els carrers antics, estrets, del nucli antic de *poble*. En tot cas, durant molts mesos, el carrer de la Creu ha estat tallat al trànsit, precisament, per les obres d'aquesta infraestructura. I tinc la impressió que no ha estat tan greu.

Massa vegades, la ciutat està dissenyada per a poder fer únics desplaçaments de casa al treball. No està pensada per a les dones que, per la seva diversitat d'activitats, realitzen dobles i triples desplaçaments cada dia. I tampoc no està pensada per als nens que, evidentment, no condueixen. Francesco Tonucci, ens proposa que incorporem, en la base del projecte de ciutat, les necessitats, els requeriments i els desigs dels nens. No des de l'opinió adulta sobre què necessiten, sinó des de la seva pròpia veu. I no com a *ciutadans del futur*, sinó com a *ciutadans*



d'avui. Una ciutat ben pensada per a nens seria, de fet, una ciutat ben pensada per a tothom, còmoda i més amable.

Per posar un exemple que ens és proper a tots, fixem-nos en aquest Congrés de la Ciutat. En les jornades més relacionades amb aquestes qüestions, "La ciutat i el territori" i aquesta d'avui "El disseny de la ciutat", tots els ponents són homes. Senzillament, és un reflex de com és la realitat. En total, 42 homes i només 7 dones hauran intervingut com a ponents o com a moderadors en les set jornades del Congrés.

L'amic Ramon Folch ens convida a reconciliar, però, els nostres desigs amb les voluntats d'acció: *"Planificar és contrariar les tendències, justament. No es tracta de trobar la solució, sinó d'inventar-la; i d'inventar-la a partir de la realitat actual"*. Com? Incorporant nous termes a l'equació. Aplicant temps, treball, imaginació i informacions. Pensant –que no dissenyant– una ciutat amb els avantatges de *poble*. Imaginant la ciutat com un paisatge, com un teatre, o com un escenari de les nostres activitats quotidianes. Buscant un ajust en els seus espais, però també en el nostre *pressupost de temps*. Ajustant els nostres estils de vida per a provocar-nos, dia a dia i d'acció en acció, un ús més humà –racional, relacional– de la ciutat. En definitiva, tombant la concepció urbanística –*masculina*– de la ciutat, cap a una concepció urbana –*femenina*–.

Per a poder fer un esbós –no el dibuix definitiu, tancat– de la ciutat de Sant Cugat, necessàriament, ens haurem de preguntar qüestions com: Hem de preveure més zones urbanes, entorn del centre històric que eixamplin, encara més, el *casco*? Hem d'estendre el teixit residencial de Sant Cugat fins a tocar de Rubí? No hauríem de pensar en ajustar les ordenances d'edificació en els nous sectors urbanitzables per fer un tipus d'urbanització, no de *sector* sinó de *barri*, que acosti la vida urbana i redueixi les necessitats de mobilitat? En quins llocs hem de preveure els nous parcs, les zones esportives o els centres d'assistència? Pel que fa al transport públic, cal preveure noves línies d'autobusos, redibuixar les existents, o pensar un sistema similar al trenet de Nadal?

Una darrera consideració, i per acabar, pel que fa a les escoles. A Sant Cugat hi ha molts ciutadans en edat escolar, i les previsions estadístiques indiquen que la proporció d'aquest grup de població no es reduirà, sinó ben al contrari. Quantes places escolars més hem de preveure? En quin lloc hem de situar les noves escoles? Com podem facilitar-hi l'accés a peu? Sant Cugat és un municipi amb una alta renda familiar disponible –amb un índex de 135, front un valor de 100 de Catalunya–. La major part dels sancugatencs podem optar, sense que això representi cap problema econòmic, per educar els nostres fills en escoles privades. Algunes mares i pares, però, preferim optar pels centres escolars públics, de qualitat, de la ciutat. Tot i així, el dubte és si no mancaran escoles –públiques i privades– que puguin satisfer la demanda escolar que, amb les dades a la mà, de ben segur serà major que avui. Seria ja un altre debat, també de "Disseny de la ciutat".

1. Georg Simmel, principis de segle.

Fonts de les dades municipals:

Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya, per a les dades de 1981, 1986, 1991, i 1996.

"Sant Cugat del Vallès en Xifres 1997", Cambra Oficial de Comerç i Indústria de Terrassa, per a les dades de 1997.
