

?Mobilitats urbanes

Ja ha començat la precampanya electoral a les eleccions municipals del maig i, a poc a poc, els diversos aspirants a l'alcaldia de Manresa, juntament amb els seus equips de confiança, han anat fent públiques les seves idees que, naturalment, intenten ser atractives per al conjunt de la ciutadania a la qual s'adrecen, per comptar amb el seu vot. I un dels temes transversals que apareix és el de la mobilitat dins de la ciutat. Manresa és urbanísticament complexa, a causa de la seva particular orografia, al costat d'una vall fluvial, la del Cardener, que li fa de límit meridional i alhora de magnífic escenari patrimonial -físic i arquitectònic- enmig d'un conjunt de turons (Puigcardener, Puigmercadal, Puigterrà, Puigberenguer?) que l'han influït decisivament en el decurs de la història a l'hora de créixer la xarxa viària. Com podem comprovar quotidianament, el sòl no és pas pla, amb nombroses pujades i baixades i carrers majoritàriament de traçat corb i sinuós. L'origen ibèric (dalt d'un puig) i, sobretot, medieval l'han condicionada en gran manera.

Tot plegat fa que la mobilitat no hagi estat mai fàcil. Siguem conscients també que no ho serà en un futur, si la comparem amb urbs que es troben assentades en una plana. Per tant, cal adaptar-nos-hi. A partir d'aquí qualsevol proposta ha de ser molt imaginativa i mal·leable. Em dona, tanmateix, la sensació que massa responsables polítics, i especialment tècnics municipals, imbuïts en un corrent general ideològicament contrari a l'ús del cotxe privat per qüestions mediambientals, com també genèriques reglamentacions europees molt boniques sobre el paper, però més difícils de portar a la pràctica, prenen unes decisions excessivament restrictives en alguns espais. Noto com si la mobilitat individual, que ha estat un èxit i ha ajudat decisivament al desenvolupament socioeconòmic dels darrers seixanta anys, ara estigui mal vista. Òbviament cal evitar-ne l'ús excessiu, com també cercar altres maneres de moure'ns per la ciutat. En aquest sentit, compte amb l'ús anàrquic dels patinets-llançadors que pul·lulen arreu. Però sense aquest trànsit -a vegades anàrquic i desendreçat, ho reconec- la ciutat ha tingut i té encara vida. Per això és indispensable cercar el màxim consens amb la ciutadania i el teixit comercial i empresarial per establir noves dinàmiques de transport, públic o privat, individual i col·lectiu. I, sobretot, evitar el despotisme il·lustrat dels que són dalt i es creuen amb la missió divina de decidir unilateralment.

Hem de pensar alhora que tot el que es pugui implementar ha de tenir després possibilitats d'un canvi àgil i real si es demostra ineficient i negatiu. Experimentar amb el sistema prova-error, és convenient. Enrocar-nos en una proposta teòrica pot esdevenir fatal si no volem que casa nostra entri ràpidament en decadència. Manresa no pot foragitar de qualsevol manera el trànsit del centre. És l'àmbit que li dona sentit, personalitat i idiosincràsia. Només cal donar-li agilitat i ordre, educant la manera d'accedir-hi; no trencant les dinàmiques tradicionals. I allà on no es convenient anar-hi amb un vehicle, que hom pugui arribar fàcilment al seu entorn més proper. A la ciutat no s'hi va només a passejar, sinó a comprar, a consumir en espais de lleure i restauració i a utilitzar els serveis professionals que s'hi troben ubicats. El model català, que ha lluitat amb fermesa per evitar la preponderància dels polígons comercials dels afores, que empobreixen el teixit econòmic i que només afavoreixen les grans superfícies i cadenes oligopolístiques, no es pot permetre ara blindar determinats espais urbans en nom d'un ecologisme mal entès. Es tracta d'un debat complex i incòmode, però necessari, que cal fer sense apriorismes ni talibanismes. Estiguem, doncs, atents. Penso que entre tots trobarem el punt d'equilibri necessari que s'haurà d'anar modificant, ben segur, sobre la marxa. Som-hi doncs!