

La postangoixa de la covid-19, patir la inquietud inflacionària i els xocs del procés o la guerra a Ucraïna incrementen la urgència d'una calma política que ara mateix Espanya no té. La convulsió posa en risc l'ordre constitucional. Això fa que sigui una extravagància demanar que la vida pública tingui més calma en les formes, sense desmesura en el *nosaltres* contra *ells*. Al centre de la pista, Govern i oposició de vegades desmereixen –de manera equiparable o desigual– la seva pròpia raó de ser, que és l'alternança mesurada, el *fair play* o el respecte institucional per sobre d'interessos partidistes o enfrontaments ideològics. Quan la política s'exaspera indegudament els coàguls de polarització són inevitables. Amb tanta cacofonia s'agrairia que la classe política reobris el manual de l'assossec, sense tantes emboscades procedimentals que desconcerten l'electorat i fomenten actituds reactives.

¿És això el que pretenen els polítics? La seva feina és debatre a la plaça pública,

Desperfectes

Més calma política



Valentí Puig

raonar les propostes, oposar-se a l'adversari amb bones maneres i no enterbolir les paraules ni fer de l'ambigüitat, quan no de la mentida, un estil. Amb tant Twitter s'ha prescindit dels arguments. La polarització desestabilitza, divideix més enllà de la política, genera desconfiança i –com ha analitzat la Fundació Carnegie per a la Pau–

comporta una degradació en el ràting de les democràcies. Llavors la polarització política –com als EUA– pot acabar en enfrontament social.

No tots els partits van néixer amb la demagògia al seu ADN i això permet que els sistemes més estables siguin els que operen entorn de dos grans partits capaços de concordar assumptes d'Estat. Fins i tot quan no és possible el consens, la política de la calma –ara eclipsada– ja és una forma constructiva. En cas contrari, la ciutadania viu una perplexitat incòmoda que l'extrema o l'acosta a la passivitat i l'abstencionisme. La política de la calma va inspirar dos moments de la història moderna d'Espanya: la restauració canovista i la transició democràtica en morir Franco. Res està escrit per sempre i pot ser que el pèndol es reequilibri i torni al punt bo.

Més calma en el Constitucional, en el Congrés, en l'Estat del benestar i en els tribunals: és així com els països prosperen, conviuen, temperen conflictes, reconeixen

diferències i delimiten problemes que no tenen solució. Això és fer política sabent que la democràcia no ho pot tot, que hi ha polítics mediocres o corruptes, lleis mal fetes, canvis innecessaris i reformes que ningú emprèn.

En qualsevol democràcia hi ha grups o líders no majoritaris que viuen del desassossec i a vegades contagien els grans partits amb la idea que la política sense calma dona més vots. ¿Ho tenim a la política espanyola amb el PSOE de Sánchez i el PP de Núñez Feijóo? Faria falta una política a l'alçada dels temps, la que exigia Ortega. Massa coses s'utilitzen per a la confrontació –banal de vegades i sempre perillosa– i el verbalisme. L'ennervació política ens du a grans fiascos i a insatisfaccions col·lectives. És una distorsió nociva: buscar estrictament el rèdit polític de la picabaralla per no assajar el valor clàssic de la calma. ■

■ Valentí Puig és escriptor i periodista.

Desplaçament urbà

Mogudes de mobilitat a Barcelona

Per aconseguir una mobilitat saludable i sostenible convé respectar una jerarquia referent als transports



Alejandro Giménez Imirizaldu

Estan penjats els llums de Nadal. Passen sense treva del banyador a la bufanda i de la platja a l'afarment. La temporada turística s'ha instal·lat a perpetuïtat amb el seu constant tragi de persones i mercaderies. Però la ciutat és un gran artefacte mineral i els ritmes de l'urbanisme, geològics. Canviar inèrcies requereix temps i esforç. Els francesos han inventat *La ville des 15 minutes*. No, amic motorista, no consisteix a creuar París, ona verda a tota traça en un quart d'hora, sinó just el contrari: tenir la feina, el col·le, el mercat i el parc a mà per moure's millor i més segurs. Aquí en diem barri. La vida de barri exigeix vi-venda pública suficient i un lloguer regulat, una ciutat habitada que funciona quan ho fa també la ciutat transportada. L'ordre dels transports altera molt el producte. Per aconseguir una mobilitat saludable i sostenible convé respectar la següent jerarquia:

Apeu. El desembre del 1998, 12 veïns de Greenwich Village es van plantar sobre la calçada del carrer 11 amb la Setena Avinguda, davant el Departament de Transport de Nova York, com a balises humanes reivindicant voreres més amples. Qui havia de pensar que la vorada, ideada per no em-



Patinets i bicicletes circulant pel centre de Barcelona.

pastifar-se els baixos amb caca de cavall, es convertiria en un abisme de 12 centímetres que separa la vida de la mort. D'aquelles protestes deriven aquests mobles i pintures del tàctic. Els explico un secret: en els primers dibuixos de la ronda Litoral hi havia passos zebra.

Apedals. Els ciclistes dels 90 érem tan pocs que somrèiem i ens saludàvem. En vuit anys s'han doblat els carrils. El Bicing ha crescut de 95.000 a 136.000 usuaris. El bicibus infantil ho petta. En canvi, l'Ambici metropolitana neix sota un estrany desacord prenupcial. També es prohibeixen els bicitaxis, esgrimint que «Barcelona no són Bombai». Sens dubte. Als parcs de Bombai els senglars no donen problemes.

Se'ls mengen els lleopards. Els *trixis* podrien operar com un complement ecològic al taxi. Faria falta ajudar-los a sortir de la precarietat ampliant carrils i rutess, dotant-los d'estacions de càrrega segures i organitzant cooperatives. També poden resoldre's algunes discontinuïtats de la xarxa. Els camins radials del pla de Barcelona ofereixen rasant perfectes per a la bicicleta. Que en el dia d'avui avinguda de

El raíl és imbatible per capacitat, velocitat, seguretat i empremta ambiental

Sarrià, de Roma, Pere IV, Sants, Sant Andreu, el Morrot o el túnel de Vallvidrera no disposin de carril bici en tota la seva longitud té fàcil solució.

A tot tren. El raíl és imbatible per capacitat, velocitat, seguretat i impacte ambiental. Els traçats ferroviaris exigeixen consensos i solucions tècniques complexes. Per això han de cuidar-se com tresors i afegir-se'n més quan la demanda i els recursos ho permeten. Endavant les noves estacions de Sants, Sagrera, les ampliacions del metro, FGC i la unió del Tram per la Diagonal. Pendents: unir Morrot amb França, nuar millor la Torrassa o el tramvia per la Gran Via.

En bus o embús. Gurb, el març de l'Eduardo Mendoza, deia el

1991: «El autobús es el medio que más utilizan aquellas personas, por lo general de avanzada edad, que gustan de dar volteretas». Flota i conductors han millorat. Grosso modo, un quilòmetre de metra costa 100 milions; de tramvia, 10, i d'autobús, un. Això el converteix en un sistema immediat i versàtil, que reacciona bé a les contingències i permet portar persones molt grans o molt petites. Contrapartides: la seva velocitat comercial és de 12 km/h, davant els 18 del Tram i els 30 del metro. Conviu regular amb la bici i els recintes pacífics, però podria treure més cotxes si es completa la xarxa i s'estén a l'intermunicipal amb freqüències de pas competitives i millor servei nocturn. Ja triga l'H-20.

¡Taxi! Adeu a la mà aixecada. ¿Màquines de 1.000 quilos circulant buides? Uf. S'ha posat en marxa l'aplicació Picmi. Indica el preu de la ruta i ofereix vehicles de gran capacitat o adaptats. Les microparades són recents, a veure si calen. Tres mogudes alenteixen al taxi modern: no hi ha cotxes elèctrics, no els homologuen i no hi ha gaires llocs on enxufar. Però quines ganes d'agafar-ne un per xiuxiuejar: «Al passeig d'Oriol Bohigas amb Pepe Rubianes, sisplau». ■

■ Alejandro Giménez Imirizaldu és arquitecte per l'ETSAB, professor d'urbanisme de la Universitat Politècnica i investigador del Laboratori d'Urbanisme de Barcelona.

Joan Cortadellas