



¿Nick Havanna, Otto Zutz, KGB, Universal, SiSiSi, Velvet o Network Café? ¡Qué dilema! Salir de fiesta en la noche barcelonesa de principios de los noventa requería una complicada elección.

El día que los inútiles y los palurdos vayamos a votar



Aquellos locales –templos donde el ejercicio del perreo nocturno se elevaba a la categoría de arte– eran (más allá de su ambiente) unos ejercicios de diseño que llamaban la atención de todo el mundo, una exhibición estilista que acumulaba premios por doquier y situaba la ciudad en el escaparate internacional. Si quieren: una banalidad. Cierto, pero un detalle más de la modernización de una capital que se transformó gracias a los JJ.OO. del 92, que aprendió a vivir de cara al mar después de siglos de hacerlo de espaldas al mismo, que hizo del diseño y de la estética su divisa y que dimensionó la importancia del urbanismo racional como no sucedía desde que Ildefons Cerdà puso en marcha en 1860 su revolucionaria idea de la redistribución arquitectónica del centro de la ciudad, conocido como el Eixample. Hoy el panorama es completamente distinto. Barcelona es una ciudad fea, desordenada y sucia, además de insegura y despersonalizada. Se la han cargado. Obviamente las últimas crisis económicas y también la sanitaria que atravesamos han tenido su efecto en este embrutecimiento que supera lo estético para invadir claramente lo conceptual. Pero existe un catalizador de este declive evidente que ha acelerado la degradación urbana: la alcaldesa Ada Colau y su equipo de gobierno, que accedieron al consistorio en 2015, y que renovó su mandato el año pasado después de una extraña ingeniería de pactos municipales que no fueron sino una

deslealtad a una masa de votantes perplejos ante determinadas maniobras de candidatos como el exprimer ministro de Francia, Manuel Valls, que no dudó en refrendar a quien tanto había criticado en campaña. Y es que ya se sabe que la política (como el fútbol) es así, como dice el tóxico. Colau asumió el mando instalada en la negación constante de elementos que engrandecieron la ciudad: el Mobile World Congress, la F1, el turismo. Con el tiempo, donde dije digo, digo Diego, y la otrora activista impenitente de cuantas guerras sociales permitieran potenciar su visibilidad y lanzar su carrera hacia el estrellato político/mediático –si hacía falta se disfrazaba de superwoman o de justiciera verde, con tal de salir por la tele– no tuvo otro remedio que abrazar las causas que había negado y mutar sus negativas constantes en aceptaciónes genuflexas, casi sin reparos. Un auténtico yoyó ideológico. Estos son mis principios, pero si no le gustan, tengo otros. Se convirtió en fan del congreso de telefonía, subvencionó (aunque con recortes) las carreras del Circuit, no dejó escapar la ocasión de fotografiarse con los representantes del Ibex-35... pero no llegó a tiempo de regular el impacto del turismo en la ciudad porque la COVID-19 ahuyentó por igual a mochileros que a clientes de las tiendas de lujo del Passeig de Gràcia. Y las Ramblas se vaciaron a la misma velocidad que las arcas de una economía que durante demasiado tiempo delegó excesivamente en una fórmula comercial que, es verdad, exigía revisiones,

pero no apaleamientos con la vara de alcaldesa. Las Ramblas, sí, ese lugar donde Ada no podía contener la risa ni en el acto por las víctimas de los atropellos terroristas de 2017. Porque ese es el problema: convertir las acciones de Gobierno en un juego irresponsable, en un jiji-jajá permanente, con conciertos y bailes en los balcones –al coste que sea– mientras íbamos enterrando diariamente las víctimas del virus a centenas. El odio atávico a lo privado, incluso a lo que no tiene una alternativa desde la perspectiva pública, llegó a su máxima expresión durante el confinamiento. Con la aleve cobardía de los hechos consumados aprovechando el encierro de la ciudadanía por razones sanitarias, Ada tiró de su varita para pintarrajear las calles de la ciudad y desordenarla a su gusto y antojo, unilateralmente, siguiendo las directrices de un supuesto urbanismo táctico que en realidad camufla la voluntad de imponer un modelo de movilidad dictatorial, no consensuado, precisamente por parte de quienes se consideran guardianes de la democracia.

Diseñar la nueva movilidad es algo más serio que ese pinta y colorea nauseabundo, esta especie de cuadernillo "Vacaciones Santillana" que ha emponzoñado el asfalto de la ciudad a un coste que, dicen, está próximo a los cinco millones de euros, que espero no sea verdad para evitar entrar en el terreno de la mala utilización de fondos públicos. El problema fundamental es no solo no querer escuchar a nadie, ir permanentemente a su aire, sino la falta de respeto por quienes no se alinean al unilateralismo de Colau y su equipo, ese en el que militan personajes como Àgueda Bañón, que se jactaba de sus fotografías orinando en plena Gran Vía en Murcia, o Janet Sanz –su número dos en el ayuntamiento, teniente de alcalde de ecología, urbanismo y movilidad–, que pidió durante el confinamiento que "ojalá las fábricas de coches no se reactiven y no puedan volver al mercado"... días antes de que Nissan anunciara el cierre de su factoría de la Zona Franca y con ella la desocupación de 15.000 trabajadores (personas). Quien pide respeto debería comenzar por aplicarlo. Empezando por el que indiscutiblemente se debe tributar a la vida. Y atiborrar las calles de bloques de cemento con aristas asesinas –algo que la Fiscalía está analizando por si hubiera indicios de criminalidad– no es la mejor forma de manifestar consideración alguna por quienes pueden impactar dramáticamente contra ellos. Peatones, ciclistas o motoristas. Claro que estos últimos parecemos importarles poco, según se desprende de los comentarios de Sílvia Casorrán –con diversos cargos municipales dentro del grupo de BCN en Comú– que ante las protestas de quienes utilizamos este medio de transporte (también) no ha dudado en calificarnos en las redes sociales de "inútiles y palurdos" como parte de su loable estrategia de promoción de la bicicleta.

SOSTENIBLE, SÍ; TALIBÁN, NO

Querer imponer un solo sistema de movilidad es, aparte de poco inteligente y obsoleto, digno de una actitud talibán. Soy (feliz) usuario de la moto desde siempre. Y del transporte público. Y ciclista. Y aunque mis preferencias no son dudosas, por un sentido pragmático ante cualquier desplazamiento no dudo en combinar las diferentes alternativas de transporte en función de la necesidad que impone lo que deberíamos denominar una movilidad inteligente. Celebro la ampliación del kilometraje de los carriles para bicicletas en la ciudad, apruebo la regulación de las plazas de aparcamiento para motocicletas (aceptando incluso tener que pagar para ello si tal práctica redundaba en beneficio del bien común) y valoro la voluntad de crear una ciudad más sostenible a cuenta de nuestros impuestos, que para eso están y no para ejercicios pictóricos de gusto discutible. Pero discutámoslo, hablémoslo, denle voz a quienes saben de la materia, atiendan los estudios científicos de entidades rigurosas como el RACC, regulemos la utilización de los vehículos de movilidad personal (dos muertos por atropellamiento de patinetes eléctricos en Barcelona el último mes) y su imperiosa necesidad de usarse con casco, ma-



Las soluciones implantadas con el urbanismo táctico han pecado de provisionalidad y de improvisación"

trícula y seguro obligatorio. Revisemos técnicamente, al detalle, los criterios de restricción para la Zona de Bajas Emisiones. Y no actúen unilateralmente. Rectificar es de sabios, cierto, pero también de derrochadores. Aceptan ustedes que muchas de sus soluciones impuestas han pecado de provisionalidad y de improvisación. Controlen sus espasmos electoralistas porque la economía de todos no está para vaivenes impulsivos, ni para corregir caprichos populistas.

La moto puede ser una solución si dejan de verla como un problema, porque no pretende ser un transporte que excluya a ningún otro, como algunos de los defensores más recalcitrantes de determinados medios pretenden imponer. Solo hay que regularla, sin visiones cerrilmente monolíticas.

"Queremos que el ciudadano recupere la ciudad", promulgan desde el ayuntamiento barcelonés. ¿Y quién no?

"No queremos que haya ni un solo muerto ni un herido en nuestra ciudad a causa de la movilidad", subrayó la concejala de movilidad de Barcelona, la socialista Rosa Alarcón. ¿Acaso hay alguien que pretenda lo contrario?

Declaraciones como estas son claras muestras de demagogia, ejercicios que solo buscan pescar titulares con el mismo calado de quien expresa "Quiero que se acabe el hambre en el mundo". ¡Solo faltaría!

Y LA MOTO COMPARTIDA

Alarcón se ha convertido en la gran avaladora de la moto compartida, pese a que hay estudios de la propia Guardia Urbana de Barcelona que demuestran que el motosharing forma parte de entre el 5 y el 10% de los accidentes de tráfico de la ciudad pese a la velocidad reducida a la que pueden circular. Su aprobación no deja de ser la aceptación de la contribución de este vehículo, en general, a una movilidad ágil y sostenible. Independientemente del coste del servicio (poco competitivo para un uso frecuente), bienvenido sea por la fluidez que aporta a la movilidad. Pero hace falta una mayor formación de unos usuarios ocasionales –por su bien– que en algunos casos tienen poca experiencia en el manejo de vehículos motorizados de dos ruedas y una mejor ordenación del espacio destinado a aparcamiento para las empresas explotadoras, que entran en competencia con el contribuyente, que ve ocupadas muchas de las cada vez más restringidas plazas de uso público por las compañías franquiciadas de este servicio. Para el sector, la moto compartida es una oportunidad de crecimiento. Un usuario satisfecho de la moto compartida es un potencial comprador de una unidad en propiedad. Solo basta darle tiempo para que eche cuentas del precio que tiene que pagar por un uso intermitente. Se estima que en el área metropolitana de Barcelona hay 500.000 usuarios de la moto, según datos difundidos por Anesdor, la entidad que agrupa las empresas del sector de las dos ruedas en España. Bastantes más que los 156.157 votos que consiguió Barcelona en Comú en las elecciones de 2019, un 20,78% de los 702.692 emitidos en aquellos comicios. La moto tiene una gran oportunidad cuando se vuelvan a poner las urnas en Barcelona. Incluso aunque votemos todos los inútiles y palurdos a quienes nos parece un buen método para desplazarse, sostenible y fluido. También.