

ressò mont-rogenic

ESTANISLAU ROCA: UNA CONVERSA AMB EL MONT-ROGENC VICE-RECTOR D'INFRAESTRUCTURES I D'ARQUITECTURA DE LA UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA

Estanislau Roca i Blanch, a VilaWeb, el 19-11-2024. Ho reproduïm a **Ressò mont-rogenic**, pel seu interès, perquè és mont-rogenic i un gran expert en mobilitat i sobre la muntanya de Montjuïc.

21-11-2024



Estanislau Roca: “Ara sembla una utopia, però el cotxe autònom compartit serà el futur”. Una conversa amb el vice-rector d’Infraestructures i d’Arquitectura a la Universitat Politècnica de Catalunya

L’arquitecte Estanislau Roca, professor a l’ETSAB i ex-vice-rector d’Infraestructures i d’Arquitectura de la Universitat Politècnica de Catalunya, on ara és catedràtic emèrit, es declara enamorat de Barcelona fins al moll de l’os: “És una ciutat increïblement meravellosa, amb atributs que voregen la idealitat! Traspua mediterraneïtat, és cosmopolita, diversa, amb identitat i amb història”, celebra, entre recitacions de Joan-Salvat Papasseit. Tanmateix, reconeix que hi ha un problema: la ciutat ha fet un salt d’escala, aquestes últimes dècades, i no hi hem reaccionat amb prou agilitat. Falta una clau perquè tot l’engranatge deixi de grinyolar: la governança metropolitana. “Un geògraf de referència per a mi, Giuseppe Dematteis, feia una analogia de la ciutat amb la xarxa neuronal de Ramón y Cajal, i deia: ‘Hem de saber governar molt bé la xarxa d’aquesta nova dimensió metropolitana per ordenar bé la nova territorialitat del fenomen urbà contemporani.’”

Reconsiderar els desplaçaments dins la ciutat i fora.

En la gestió metropolitana, és clar, el sistema de transport és bàsic, i en el cas de Barcelona encara s'ha d'esmol·lar –més enllà del problema d'eficàcia de Rodalia. El transport urbà ha d'afinar la seva relació amb la xarxa d'equipaments i de serveis, diu Roca: “Hem de repensar la mobilitat obligada de la gent que entra a Barcelona cada dia; hem de procurar que no hi entrin [amb el seu vehicle privat].” Un model interessant en aquesta línia és el de les ciutats nord-americanes –malgrat que les troba, sovint, perverses, quan hi prolifera el model de ciutat-jardí. Roca proposa d'encaminar-nos cap al model de Manhattan, en què molt pocs dels qui hi treballen, però no hi viuen, s'hi desplacen amb cotxe. Fan servir el sistema *park and ride*, d'aparcaments dissuasius: aparcar a l'entrada del perímetre urbà i, allí, agafar llançadores.

Un altre cas exemplar, explica, és el de Suïssa, on, per optimitzar tota la xarxa de transport, van fer l'estudi *Railbus 2000*, que conjuminava millor els horaris de tren, autobusos, ferrocarrils i la resta de mètodes. “Van treballar molt en la logística perquè la gent no s'hagués d'esperar mitja hora entre un servei i un altre. Això és bàsic”, diu. I a l'àrea metropolitana de Barcelona cada mitjà de transport encara funciona de manera massa independent. És qüestió d'anar confegint un mosaic de solucions, no n'hi ha pas una de sola. “Què més voldria, la gent que ve de Tarragona, que deixar el cotxe en un aparcament dissuasiu de franc, com als Estats Units, agafar un bitllet que el transportés a la plaça de Catalunya en un temps rècord i evitar les cues i la pol·lució?”, diu.

Roca, que en aquesta conversa amb VilaWeb exposa també com millorar la xarxa d'autobusos o la del metro, ha col·laborat amb el grup de recerca *Cooperative Automotive Research Network (CARNET)*. Allí han investigat, també, les possibilitats del cotxe autònom del futur, que normalitzarà els vehicles compartits. “Crec que serà el futur. Ara sembla una utopia i això trigarà, però arribarà un moment que, si vols anar a casa teva, jo vull anar al despatx del meu fill, i uns companys amb qui no ens coneixem de res també necessiten un cotxe, compartirem vehicle. Es llançarà el missatge de demanda i et vindrà un cotxe que, amb intel·ligència artificial, farà el recorregut més lògic per a deixar tothom al seu lloc”, explica. “Així hi haurà molts menys cotxes que ocuparan l'espai públic”, rebla.

La filla de Montjuïc

Un altre dels objectes de recerca d'Estanisla Roca és la muntanya de Montjuïc, a la qual diu que Barcelona ho deu tot. És la mare de la ciutat. La trajectòria de la muntanya comença al miocè, fa milions d'anys, quan hi hagué un enfonsament tectònic de la placa litoral i Montjuïc es conformà com un illot. Durant tota l'època quaternària, els sediments que venien de Collserola i dels rius es van anar dipositant al pla de Barcelona perquè Montjuïc, com un tómbol a la costa, els va retenint. “Ens fa el solar, però després se sacrifica perquè l'home tregui de ses entranyes la pedra necessària per a vestir la ciutat. Si te'n vas a la ciutat gòtica, la històrica, i mires les parets, és ple de pedra de Montjuïc”, explica Roca. La percepció de la ciutat s'enfosqueix quan, a partir de la guerra de Successió, es consolida com un símbol de l'opressió. Ara, diu, ha arribat el moment que la muntanya trobi una nova relació amb la ciutat.