

branquetes diminutes— a la qual ningú, i menys encara l'autor, no veu un futur gaire clar. Es potser aquesta consciència de fi d'una època, de fi d'un poder, la que més pesa sobre la tan airejada depressió mental dels ideòlegs de la cosmopollicitat. Sense cap projecte urbanístic consistent, Maragall s'ha quedat sense utopies. Ha intentat de repetir la jugada amb la

cultura, fins i tot movent algunes peces d'un territori a l'altre, buscant una estratègia calcada a la que li va donar els grans resultats urbanístics. Per ara, i la dimissió de Bohigas ho simbolitza, hi ha més carbasses que no pas melons.

La ciutat dels arquitectes sembla haver sobrepassat la data de caducitat. El llibre de Moix es clou amb un panora-

ma descohesionat, a la recerca d'un hipotètic envit col·lectiu que retorni la il·lusió. Però la impressió que fa el llibre a través de les declaracions que, a pilota passada, transmeten els principals protagonistes de la història, és que, en arquitectura, potser més que en cap altre terreny, els herois estan cansats.

Jordi Balló

Cotxes i creixement

La contradicció entre les necessitats de la indústria automobilística i la saturació del mercat és analitzada, amb una visió ecològica, per Xavier Duran.

La mesura de rebaixar cent mil pesetes de l'impost de circulació als qui canviïn un cotxe vell de més de deu anys per un de nou ha aixecat un cert entusiasme en el sector. I l'entusiasme ha anat acompanyat de rebaixes de les empreses. Caldria pensar per què un sector en crisi no ha decidit de fer abans aquests descomptes. Però, en tot cas, hauríem de pensar si la mesura és realment eficaç a termini mitjà, o no és sinó un pedaç, com tantes altres que es posen per aturar la crisi.

La situació del sector automobilístic, com d'alguns altres sectors industrials, no es pot separar d'una idea que encara no sembla prou present en les discussions sobre la crisi: *El creixement és indefinit?* Centrant-nos en el sector de l'automòbil: És lògic que els nivells de creixement que ha tingut aquesta indústria es mantinguin o, com solen desitjar els economistes, que augmenti?

Sembla que en un moment en què els embussos omplen accessos i sortides de les grans ciutats i regnen en els retorns de vacances o de cap de setmana, la resposta és òbvia. Però dir que hi ha massa cotxes pot ser impopular. I no perquè la gent gaudeixi fent en tres hores un recorregut que hauria de fer en una hora o perquè, a molts, els agradi de trigar més del doble del que seria lògic a anar la feina o tornar-ne. El judici que hi ha massa cotxes seria mal acollit perquè la nostra civilització sembla organitzada en funció del cotxe. Per això contínuament planegen cinturons de ronda, autopistes i autopistes. Però, curiosament, ningú no demana que es creïn cinturons, no

El futur de la indústria automobilística (vendes de turismes i previsions de futur en milions d'unitats)

	1993	% 93-92	% 94-93	% 95-94
Alemanya	3,2	-18,7	-3,1	+4,5
Itàlia	1,8	-20,4	-2,8	+5
Regne Unit	1,8	+11,5	+3,9	+5,2
Estat francès	1,7	-18,2	+6,2	+6,8
Estat espanyol	0,7	-24,1	+4,5	+12,7
Total UE	10,6	-15,5	+0,8	+5,8

FONT: ANFAC

de cotxes, sinó de trens, per a facilitar el moviment de persones sense augmentar el caos circulatori.

Les grans ciutats —d'aquí i de l'estranger— han pres mesures o han fet estudis per restringir l'accés de cotxes al centre de les urbs. Però, curiosament, aquest reconeixement implícit que el cotxe no ha de ser omnipresent xoca amb les mesures de promoció de la compra de cotxes. Diuen les estadístiques que el 75% de les famílies de Barcelona i del seu cinturó tenen, si més no, un cotxe. Caldria pensar que sí que es poden continuar venent cotxes, però no al ritme que el sector pot desitjar.

El problema dels cotxes s'emmarca en el dels límits del creixement, com dèiem abans, però també en la manca de visió per a entendre el moment que vivim. Sectors com el de l'automòbil, i molts altres, perden força simplement perquè no saben adaptar-se als nous

temps i reconvertir-se. Si l'única solució per a tots els sectors en crisi és de donar-los facilitats perquè puguin vendre més, ja podem preveure l'enfrontament de moltes indústries, perquè arribarà un moment que el consumidor ja no donarà l'abast.

Encara no s'han resolt molts problemes sobre els residus, i les plantes de tractament encara aixequen polèmiques. I en canvi pensem a vendre més cotxes, sense discutir o ni tan sols esmentar què en farem, de l'augment de deixalles. Perquè l'incentiu a comprar podia anar acompanyat d'una vertadera promoció d'un cotxe ecològic, amb un disseny que permetés el reciclatge de les deixalles, amb beneficis per la utilització de combustibles nets. Però l'únic que es planteja és la típica idea del creixement continu: si ara es venen menys cotxes, cal que se'n vinguin més.

Un sistema basat en el creixement continuat, però que no ofereixi també alternatives per a tractar els problemes que aquest creixement incontrolat suscita, no té gaire futur. La mesura dels cotxes serà ben acollida i d'aquí a poc ens diran que el sector ha pujat un tant per cent important. Però com que els indicadors econòmics no tenen en compte les hores perdudes pels embussos, els efectes de la contaminació, el preu d'eliminar les deixalles o el sobreaugment de consum energètic que significa no promoure més la utilització del transport públic, aquest creixement serà totalment fictici. Com tot allò que es basa en jocs de xifres preses de la manera que més convé a qui les publica.

Xavier Duran