

La cultura de la rotonda

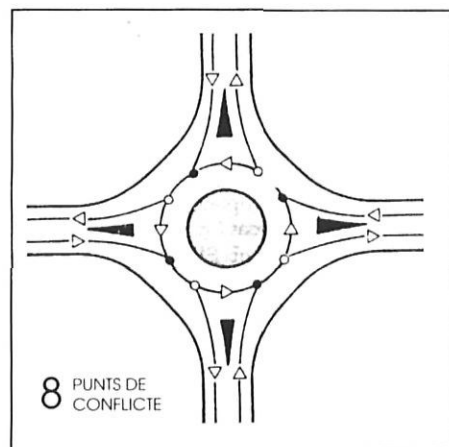
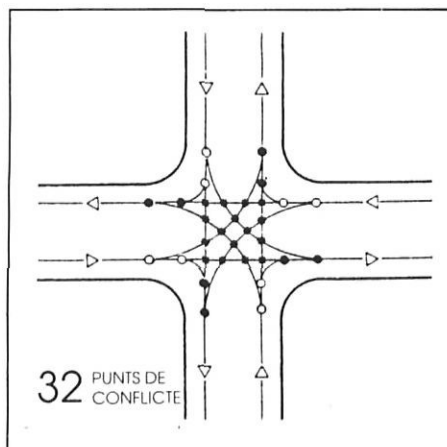
crònica

Hi ha una referència obligada a la zoologia. El moviment col·lectiu d'un vol d'estornells o la navegació de les famílies de dofins i de balenes és d'una complexitat més gran que el trànsit d'una ciutat o d'una autopista. Els animals ho resolen bé perquè es mouen en harmonia; els conductors de cotxes ho fan en pugna, per causes diverses que van des de la pressa nerviosa fins a l'infantilisme competitiu.

L'equilibri bàsic entre via, vehicle i conductor se'ns trenca massa sovint i així s'ha pogut dir que la manera peculiar de conduir reflecteix la personalitat individual. Ens manca l'harmonia elegant d'aquells vols d'estornells per damunt de les nostres ciutats.

També cal dir, per extensió, que la manera d'idear i construir les vies de circulació pot reflectir la preocupació de la societat. Aprendre a

Entre la clàssica cruïlla i la moderna rotonda, els 32 punts de conflicte queden reduïts a 8 (font: RACC)



perfeccionar les vies també és una millora social. És un acte de cultura. Corren molts i variats conceptes de cultura, uns més estrets que d'altres. Darrerament s'ha dit que cultura és tota la informació que no ens ve per genètica. És engrescador aquest concepte esbatanat del terme, que li dona una certa universalitat. «Una» cultura determina canvis de psicologia, costums i altres coses, que anem experimentant i protagonitzant; així es podria parlar, per exemple, de la cultura de la caseta i l'hortet, del bolígraf, del duralex, de l'ordinador. I del cotxe. Fent ús d'aquest concepte



entenc que l'automobilisme és una cultura, i en aquest àmbit cal enregistrar una adquisició feliç, l'invent de la rotonda, glorieta i giratori.

La cultura de la rotonda, per la seva aportació a la humanització del trànsit, ve a posar un xic d'harmonia, com un tast de la que ens fa denteta dels estornells, dofins i balenes.

La rotonda té una doble virtut: ha dignificat la cruïlla, fent-la vistosa i segura, i ha posat un toc calent a la racionalitat de les preferències de pas apagant la fredor de les llumetes del semàfor. El conductor assumeix un protagonisme real. Succeeix que al darrera de totes les campanyes informatives adreçades a evitar sinistralitat el conductor se sent sovint colpejat per la repetició de missatges negatius que poden portar a un rebuig de la realitat; és un possible efecte de les campanyes sobreprotectores. La rotonda és tota una altra cosa, positiva i capaç d'estimular actituds de millor respecte col·lectiu, en la necessària lluita per l'evitació del conflicte.

Històricament no és cap novetat la construcció de les rotondes. Es va originar a l'estat veí, però la seva implantació a les nostres cruïlles es va retardar considerablement. Va ser l'any 1905 quan l'arquitecte Eugeni

Hénard, de l'Ajuntament de París, va idear i experimentar les primeres rotondes. No es devia veure gaire clara la seva conveniència o utilitat perquè va tardar encara vint anys a propagar-se la seva construcció. Varen ser els pràctics anglesos els qui varen adaptar la idea amb el condicionament de la cruïlla d'Aldwich, al centre de Londres. Era la majoria d'edat i des d'aleshores la resolució

costat de les tranquil·les. La rotonda és el gran moment de la prova del nou, l'aparador on totes les actituds es presenten a judici: és la circumferència de trobada on l'ombra del vigilant s'ha substituït per l'ombra d'una illa de verdor, i la negritud de les campanyes neguitejants deixen pas a la claredat d'un espai lliure, obert i generós.

Però també s'hi mostren les possibilitats del bon gust decoratiu i de conservació. Els ajuntaments han de veure-hi la gran oportunitat de donar la benvinguda amb motius no distraients, però sí embellidors. Una rotonda és una illa singular on la vella definició de cultura —més o menys, conjunt de tradicions i formes de vida— es



d'incomptables encreuaments permet parlar d'un canvi de psicologies i costums. Continuaran havent-hi, evidentment, conduccions competitives i agressives, al

retroba sense conflicte amb aquesta aportació del nostre temps, la cultura de la rotonda.

JORDI DALMAU