

Arquitecte i urbanista

Josep Oliva

Urbanisme, ecologia i sistema de vida

El text comença posant de relleu la implicació que l'urbanisme ha de tenir amb l'ecologia i que les ciutats, avui en dia, s'han de planificar tenint en compte els requeriments de la sostenibilitat. Es fa una resumida descripció d'algunes de les característiques dels dos models de ciutat que coexisteixen en el món occidental: la ciutat pública i la ciutat domèstica. S'aposta per la primera relacionant els arguments a favor d'aquesta tria. Passant revista als models de ciutat existents i als que es construeixen actualment, es constata la tendència a derivar cap a la ciutat domèstica, que és signe de una modernitat inconsistent perquè és un model clarament insostenible i que rebutja els valors urbans. S'apunten una sèrie de línies d'actuació de cara a construir la ciutat del futur que es preconitza, que no és altra que la intel·ligent actualització dels criteris que van donar lloc al naixement de la ciutat clàssica de matriu mediterrània. Enunciats els cinc reptes que ha plantejat el World Watch Institute, es manifesta la seva adhesió a ells. S'estableix la correspondència entre model de ciutat, sistema de vida i respecte a la Terra. Tot plegat, encamina a una filosofia que faria una societat més justa, amb més qualitat de vida i asseguraria un futur exempt de greus desequilibris planetaris produïts per les accions humanes.

1. Urbanisme i ecologia

Es poden enunciar diverses definicions del concepte *urbanisme*. Començo des d'una visió de molt ampli espectre: «qualsevol petja que l'espècie humana deixa en la biosfera». Reduint l'enfocament, són «les empremtes o

les repercussions físiques de les accions de l'home que es reflecteixen en el planeta i es manifesten en l'escorça terrestre i en l'atmosfera». Evidentment, no són solament les ciutats (l'artificialitat per excel·lència) sinó també el territori: les infraestructures de transport i comunicació, el conreu dels camps, l'explotació de recursos naturals o qualsevol acció que, d'alguna manera, modifiqui un teòric estat natural de la Terra. És, aquesta, una situació que no deixa d'estar sotmesa a un equilibri inestable, és a dir, a un constant i reiterat trastorn i subsegüent reequilibri.

Acotant més el tema, es pot veure l'urbanisme com «la ciència que ordena i organitza el conjunt de les expressions físiques que estan al servei de les necessitats de l'home, mantenint, però, una actitud de respecte envers la Natura». Aquesta segona part és un condicionant important que, avui en dia, es fa imprescindible de reflectir en les polítiques econòmiques i en els plans urbanístics, atesa la degradació mediambiental a la qual hem sotmès el planeta.

És probable que, abans que l'evolució en el seu procés de cefalització donés lloc a un ésser racional, l'estat de la Terra es pogués qualificar de «natural» en el sentit que tots els actors tenien predeterminades les seves pautes d'actuació, fent abstracció, però, de les grans extincions produïdes fa milions d'anys. Només hi havia les anomenades forces tellúriques i, d'altra banda, els organismes vius tenien un marge de maniobra força estret a causa de la seva irracionalitat i és que els instruments per modificar la Terra gairebé no anaven més enllà de la utilització del propi cos, sense eines artificials afegides. Va ser quan la fase evolutiva va assolir un nivell de complexitat suficientment avançat (concretat en el cervell humà) que va aparèixer un animal racional. Segons Teilhard de Chardin, l'home és el principal esforç evolutiu de la Terra. Al seu torn, mitjançant els avenços tecnològics produïts per l'espècie humana, s'ha arribat a un punt en el qual aquell marge d'actuació s'ha eixamplat tant que ha subministrat la capacitat d'influir sobre el planeta fins al punt de convertir el seu equilibri inestable en un veritable desequilibri. Una de les conseqüències és el canvi climàtic. S'ha traspassat una línia vermella i ho hem d'atribuir als humans. I és que ha fallat el respecte que li devem a tot i a tothom i, en aquest cas particular, al planeta. No és sobrer recordar que, d'acord amb la hi-

S'ha traspassat una línia vermella i ho hem d'atribuir als humans.

pòtesi Gaia (Lovelock,1972), la Terra es comporta com un sistema únic i autoregulat, constituït per components físics, químics, biològics i humans que cal preservar. Per tant, no es tracta de sotmetre la Terra (segons diu el Gènesi) sinó de respectar-la. El psiquiatre Luis Rojas Marcos ja va enumerar quatre descobriments que són advertències de la saviesa al narcisisme de l'ésser humà: l'assalt còsmic de Copèrnic, el cop biològic de Darwin, l'atac psicològic de Freud i el cop físic d'Einstein.

El que cal és reconciliar el progrés amb la Natura i això és perfectament possible si entenem el progrés com un augment de la qualitat de vida i no com a creixement del nivell material o, més cruament, del PIB. En realitat, el concepte *ecologia* consisteix a adoptar una actitud de respecte no solament envers tots els actuals actors de la Terra, siguin del tipus que siguin, sinó també envers les generacions futures, no deixant un planeta degradat, desendreçat i empobrit. És lògic que aquesta aproximació a l'ecologia tingui repercussions en l'urbanisme i, molt concretament, en la ciutat. A més a més, aquest enfocament nou, fins fa poc inèdit, és molt interessant perquè enriqueix el debat sobre el fet urbà. Els nuclis urbans

Cal anar cap a un model urbà que sigui el menys insostenible possible.

s'assimilen als sistemes naturals, els quals tendeixen a augmentar la seva complexitat i el corollari és que les ciutats haurien de plantejar-se el mateix objectiu. La ciutat es pot veure, doncs, com un sistema obert ja que necessita recursos d'altres sistemes per tal de mantenir la seva organització de manera que, per si mateixa, és insostenible. Cal anar cap a un model urbà que sigui el menys insostenible possible. La ciutat produeix béns materials i culturals (entre ells informació), consumeix recursos (sòl, aigua, materials i energia) i genera residus.

2. Models de ciutat

Arribats a aquest punt i a causa de la clara i actual implicació de l'urbanisme amb l'ecologia, s'ha de parlar de models de ciutats (Oliva, 2001). A aquests efectes, defenso fermament la necessitat de tenir clars els dos models que conviuen en el món occidental per dos motius: 1/ són models que difereixen radicalment l'un de l'altre, i 2/ el seu comportament també és molt diferent quant a la resposta, positiva o negativa, als reptes que planteja la sostenibilitat. Diria que són dos arguments prou sòlids. El primer

aspecte és molt rellevant i el segon ha sortit a la palestra des del moment en què s'han fet evidents els maltractaments que l'espècie humana ha infringit al planeta amb les consegüents repercussions mediambientals. Per cert que la terminologia dels models està manllevada de l'arquitecte i urbanista madrileny Fernando Chueca Goitia, el qual va posar els noms de *pública* i *domèstica*. Evidentment, és una construcció teòrica però tenen com a referents, respectivament, la ciutat històrica de matriu mediterrània i la ciutat moderna d'arrel anglosaxona i nòrdica i amb l'especial contribució de la típica ciutat nord-americana.

2.1. Ciutat pública

En el cas d'aquest model, es tractaria de copsar l'essència de la ciutat clàssica i actualitzar-la intel·ligentment i adequada atès que el món ha experimentat molts canvis que obliguen a repensar una sèrie de qüestions sense alterar, però, l'esperit de la ciutat tradicional. Ja he assenyalat, en altres llocs, les característiques precises, en nombre de nou, que conformen aquest model però, tal vegada, es podria resumir en la generació del que s'anomena vida urbana a l'espai públic, que és un valor afegit perquè va més enllà de les funcionalitats directes i tangibles. Ara bé, no es pot aplicar a la totalitat del perímetre construït, especialment quan hi ha perifèries de baixa densitat, un tema, per cert, que caldria sotmetre a revisió. Aquesta característica arrossega o porta implícits uns trets que adornen, amb més o menys fidelitat, les nostres ciutats fins arribar al segle xx. La història i la realitat actual demostren a bastament que els ingredients per assolir vida urbana a carrers i places es tradueixen en la barreja d'usos, i els habitatges hi juguen un paper preponderant perquè són la matèria primera de la ciutat amb l'imprescindible acompanyament del comerç de proximitat. També necessita el complement d'altres usos, com són els edificis terciaris o activitats econòmiques netes, i tota mena d'equipaments que qualsevol societat desenvolupada reclama (edificis de tipus religiós, sanitari, cultural en sentit ampli i de lleure). Una altra característica que va ineludiblement incorporada a aquesta és la formalització de l'espai públic o, dit d'una altra manera, la continuïtat construïda, que serveix per conformar carrers i places. No és,

Els ingredients per assolir vida urbana a carrers i places es tradueixen en la barreja d'usos.

en absolut, un aspecte banal. La realitat, que és tossuda, demostra que aquesta qualitat proporciona el marc idoni on desenvolupar millor la vida urbana i, alhora, contribueix decisivament a fer-la més visible. Va més enllà d'un aparent pur formalisme perquè entra de ple en la funcionalitat estrictament urbana.

No és balder afegir que per a la consecució del gran objectiu és més eficient que, en les diferents unitats constructives que formen la ciutat, predominin els usos de petita dimensió. En aquest sentit, se segueix una llei que s'observa en la natura i clarament en el regne animal: *inverse power scaling law* (Llei de la quantitat inversa a l'escala), és a dir, que el nombre d'unitats és inversament proporcional a la seva mida. Per exemple, hi ha més formigues que ovelles, més ovelles que elefants. Així és que els grans conjunts d'un ús gairebé únic van en contra de l'esperit de la ciutat o que s'oposen a la creació de vida urbana perquè, si estan inserits dintre la trama, creen un buit urbà al seu voltant. És el cas dels complexos anomenats, pomposament, «ciutats»: aeroportuàries, de les Ciències i de les Arts, judicials (últimament hi ha una «epidèmia» de construir-ne a diferents ciutats, inclosa Barcelona), corporatives, empresarials, del teatre, etc. I encara hi ha un exemple més clar. Em refereixo als centres comercials, en comparació amb l'anomenat comerç de proximitat o les clàssiques botigues. Els primers són acumulacions d'un ús únic i només donen vida a l'interior del complex (és l'efecte *gueto*) i exclusivament durant l'horari comercial. A més a més, pel seu caràcter autista segresten els clients dintre el seu àmbit i, per tant, els fan invisibles a l'espai públic. Avui en dia, hi ha alguns equipaments que justifiquen la seva gran dimensió (estadis de futbol, grans hospitals i d'altres), de manera que són inevitables. L'ideal és que es localitzin a la perifèria de les ciutats, i no pas dins del teixit urbà, i que s'hi pugui accedir amb transport públic.

Aquest concepte de ciutat introdueix clarament l'artificialitat en el marc de la Natura, i és per això que s'hi contraposa: és la vella dialèctica ciutat/camp que ara es pot actualitzar enfrontant el que podem anomenar la lògica urbana amb la lògica ecològica, ambdues amb prou legitimitat. En realitat, es tracta que l'urbanisme les faci compatibles arribant a un equilibri certament no gens fàcil d'aconseguir, sobretot si no es

frena l'actual explosió demogràfica que ens porta a un creixement il·limitat.

Hi ha un aspecte, gens menyspreable, que mereix algun comentari. Parlo de la possibilitat, seguida de la tendència, de sortir a l'espai públic, és a dir, fora de l'àmbit domèstic i familiar. Fomenta les relacions amb els veïns i crea espais complexos i significatius. Per tant, va més enllà de les funcionalitats directes i gairebé necessàries d'intercanviar productes, realitzar compres, assistir a oficis religiosos, fer gestions, anar a l'escola, sortir a treballar o a qualsevol acte de caire cívic, cultural o de lleure que pressuposa un objectiu determinat i concret. En les èpoques en les quals els mitjans de transport eren lents i escassos, la necessitat de facilitar els intercanvis abocava a construir assentaments compactes pel fet que així es reduïen les distàncies. La ciutat pública, a més a més, incorpora el valor afegit de sortir a l'exterior simplement per gaudir del clima, de la diversitat i complexitat de l'espai públic i de trobar-se amb altres ciutadans. Això ho va expressar molt bé Ortega y Gasset quan va dir: «S'edifica la casa per estar-s'hi, es funda la ciutat per sortir de casa i reunir-se amb altres que també han sortit de casa seva». Simplificant, es pot parlar de la ciutat del vianant (*pedestrian city*) i Chueca la qualificava de ciutat civil i deia que és de portes enfora.

Fem una passa més i diem que el clima benigne i les conseqüències en la manera d'usar la ciutat suposen un determinat estil de vida el qual, entre altres coses, implica acceptar l'artificialitat de la ciutat omplint carrers i places en temps de lleure i establir relacions amb altres ciutadans en el marc exterior però que, de cap manera, no significa eludir i oblidar l'ambient, més natural, del camp, dels espais oberts i de la vegetació. No debades, la humanitat va viure durant molts i molts segles en plena Natura i això va crear un atavisme que ressorgeix sovint, de manera que és una necessitat a prendre en consideració.

2.2. Ciutat domèstica

Pel que fa a la domèstica, és la conseqüència lògica d'un clima fred, plujós i amb poques hores de sol, que no convida a ocupar l'espai públic en una gran part de l'any. Aquesta circumstància comporta que «fer un volt de rambla» no tingui massa sentit a causa del clima i això ha creat una deter-

El passeig per l'espai públic no forma part de les seves preferències.

minada mentalitat al voltant de la qüestió urbana. I, així, les persones sotmeses a aquesta cultura, que podem titllar de suburbana, tenen tendència a posar més èmfasi en l'entorn domèstic o bé en el marc en què la vegetació és la gran protagonista. El passeig per l'espai públic no forma part de les seves preferències, a part que aquest espai, amorf i gens caracteritzat, tampoc no resulta atractiu en una correspondència biunívoca que s'ha establert de causa i efecte. Evidentment, aquests ciutadans fan ús dels equipaments i serveis que proporciona una ciutat i és l'únic tipus de relació directa que hi tenen. No es produeix el gaudi de la pròpia ciutat que, en la vessant de la ciutat moderna nord-americana, ve substituït pel *mall*, el gran centre-gueto privat pensat per al consum i que és una caricatura dels centres urbans.

Des de la perspectiva de l'urbanisme clàssic, no és, pròpiament i conceptual, una ciutat sinó un simple assentament humà. La descripció de les seves característiques es limita a la negació de les que defineixen la ciutat pública. La seva versió més radical és la típica ciutat dels Estats Units descartant, no obstant, les honroses excepcions representades per Nova York, Boston, Xicago, San Francisco i Nova Orleans. Realment, aquest model està basat en la utilització del vehicle privat arribant a l'extrem que els carrers únicament són els vials per anar en cotxe d'un punt a un altre. Són buits de contingut i només són llocs exclusivament de pas on el vianant esdevé un element aliè. Algú va descriure aquesta ciutat d'una manera gràfica dient que «la gent viu ficada a casa i tot és lluny» i aquest «tot» es refereix a qualsevol establiment comercial o servei, públic o privat. Ha desaparegut la idea dels nostres carrers en què l'existència de botigues de tota mena és la norma. La podem anomenar la ciutat del cotxe (*car city*) i Chueca la descrivia de portes endins i la titllava de callada. És evident que aquest model de no-ciutat comporta un determinat estil de vida diferent del que sempre havíem conegut i que el mimetisme envers la societat americana ens hi va portant a poc a poc. Lògicament, es produeix un *feed back* o una retroalimentació entre model de ciutat i sistema de vida i això és vàlid per als dos models. Val la pena posar de manifest aquesta correspondència entre una manera d'entendre la ciutat i l'estil de vida que porta adherit.

Comentats els dos models, és hora de fer-ne una valoració comparativa. La meva conclusió és la de proclamar la clara superioritat de la ciutat pública en relació a la domèstica.

Avançant idees, els arguments per estar a favor de la primera són diversos. Té caràcter fractal, en la doble accepció del terme, perquè abasta un ampli ventall d'escala, des de múltiples unitats de dimensions petites, passant per bones quantitats d'unitats mitjanes fins a un nombre molt discret d'unitats grans i, a més a més, cada sector o barri és una prefiguració de tot el conjunt urbà. L'espai públic és el gran, i únic, protagonista de la ciutat, no admetent sectors autistes, és a dir, que es repleguen sobre si mateixos. És complexa perquè els diferents elements de què està composta mantenen moltes relacions entre ells pel fet que l'estructura general urbana es compacta en tant que defuig les zones segregades. És el model menys insostenible possible per la seva compacitat i diversitat, les quals faciliten la rendibilitat del transport públic i escurcen les distàncies, cosa que permet els desplaçaments a peu. La continuïtat construïda i l'absència de guetos afavoreixen la cohesió social. Ocupa menys territori i, finalment, és el representant genuí dels valors urbans.

La ciutat domèstica és la negació d'aquestes característiques i és, a més, totalment insostenible.

3. Ciutat actual

Quin model de ciutat s'ha construït últimament arreu del món? Quin és el que s'està construint actualment?

Si, en aquesta anàlisi, ens cenyim al que es coneix com a món occidental (generador dels dos models suara comentats), és òbvia la distinció que cal fer entre l'àrea mediterrània i el bloc anglosaxó i nòrdic, atès que és d'on han sorgit els dos models urbans tan diferents. Ara bé, crec que, a l'hora de tractar aquest aspecte, s'ha de fer al·lusió a l'origen de les ciutats i és llavors quan s'ha d'introduir la matisació entre els dos costats de l'Atlàntic: l'europeu i l'americà. Una informació pertinent seria constatar si, de les darreres cinc o sis dècades ençà, les dues àrees geogràfiques són coherents amb els dos models que, històricament, van crear.

La meva conclusió és la de proclamar la clara superioritat de la ciutat pública en relació a la domèstica.

3.1. Àrea mediterrània

A l'origen de la ciutat es parla, genèricament, del Mediterrani però realment va néixer a l'antiga Mesopotàmia (l'actual Iraq) l'any 4.000 aC, en zona climàtica temperada que permetia, i convidava, a gaudir de l'espai exterior. La confluència de gent en aquest espai afavoria la sociabilitat i, a més a més, la precarietat dels mitjans de transport feia que la compacitat urbana assegurés una millor eficàcia pel que fa als intercanvis de tota mena. Hi entren en joc, doncs, dos components (sociabilitat i proximitat o apinyament) que es reforcen mútuament en el model de ciutat pública. El primer afecta una bona part de l'any a causa de la benignitat del clima i el segon és gairebé continu per la necessitat, molt sovintejada, de bescanviar productes i informació.

Aquests dos aspectes han fet que les ciutats mediterrànies hagin estat fidels, amb més o menys encert, als seus orígens fins a mitjan segle xx. No obstant, el model alternatiu, enarborant la bandera de la modernitat i de la mà de les atraients imatges provinents dels Estats Units, estava exercint la seva influència arreu del món i també en la nostra àrea, generadora de model urbà propi. El resultat és que han anat apareixent alguns trets de ciutat domèstica que conviuen amb la ciutat històrica.

A Barcelona, serien exemples d'això últim, entre d'altres, el projecte Barça 2000 (va ser aprovat provisionalment), Diagonal Mar (exemple paradigmàtic del que no s'ha de fer), Centre Glòries, la Ciutat de la Justícia i algunes acumulacions d'edificis terciaris (World Trade Centers o Parcs de Negocis). El cas de les universitats és peculiar però, sovint, no s'ha resolt bé. Podríem citar, en especial, el sector sud de la Diagonal, El 22@ del Poble Nou és una idea excel·lent que consisteix a integrar activitats econòmiques netes a l'interior de la ciutat i no a crear un gueto tipus Silicon Valley. Lamentablement, en la seva aplicació està caient en l'ambigüitat pel que fa al model urbà, a causa d'un excessiu predomini d'arquitectures singularitzades i d'una dosi massa elevada d'ús terciari. Tampoc no és gaire lluïda la Fira 2 de la Zona Franca si es compara amb la Fira de Montjuïc la qual, en el seu dia, es va dissenyar amb més ambició. A l'àrea metropolitana i a tocar de la ciutat central, caldria esmentar el projecte CAUFEC d'Esplugues, ara en fase de paralització. En realitat, el reguitzell d'actuacions urbanes relativament recents i de qualitat urbana molt discutible es

podria allargar. En algunes ocasions, són conseqüència d'aplicar un enfocament sectorial des de l'arquitectura i oblidar, per tant, la visió global de l'urbanisme. O bé que alguns arquitectes (no importa la seva qualitat com a tals però incompetents en urbanisme) facin plans urbans o projectes d'envergadura que tenen una clara incidència sobre la ciutat.

Ampliant l'anàlisi urbanística a Catalunya, ens trobem amb dos temes ben desgraciats. El primer fa referència a la gran quantitat d'urbanitzacions d'habitatges unifamiliars (la majoria provenen de l'època franquista) que són purs barris dormitori desenganxats del nucli urbà de la població a la qual pertanyen i que ocupen una gran superfície de territori. El problema s'agreuja perquè el que eren segones residències s'estan convertint en domicilis permanents. El segon és el desconsiderat tractament al qual ha estat sotmès el territori (amb especial esment de la franja litoral) amb el deteriorament de paisatges naturals (encara és pitjor el cas del País Valencià).

3.2. Àrea anglosaxona i nòrdica europees

Segons sembla, fins als voltants del segle XIII (Racionero, 1985) no van sorgir les ciutats i és que la població estava molt més dispersa. No obstant, les condicions climàtiques eren adverses i no propiciaven l'estança a l'exterior i, alhora, els mitjans de transport estaven poc desenvolupats, de manera que aquesta segona circumstància probablement aconsellava una ciutat compacta per la facilitat que oferia per als intercanvis. Segles més tard, quan el transport havia evolucionat suficientment, l'exigència de la proximitat perdia força i era factible construir una ciutat dispersa, més d'acord amb les característiques de la ciutat domèstica on les condicions de sociabilitat a l'espai públic són minses.

Per tant, en el centre i nord d'Europa hi ha dues fases diferenciades. Una primera amb estructures físiques compactes malgrat que la mentalitat dels seus ciutadans fos de caire suburbà i una segona en què hi ha coherència entre el model físic i l'actitud dels seus habitants adscrits a la cultura (no) urbana.

3.3. Estats Units

Quant a aquest país, és evident que la construcció de les seves ciutats, fruit de la colonització d'aquell gran territori, va ser més tardana que a

Europa. Sigui perquè els mitjans de transport ja estaven més avançats o, simplement, per la utilització més generalitzada de la tracció animal, el fet és que el model de ciutat domèstica forma part de la tradició nord-americana, però amb les excepcions ja esmentades anteriorment.

A més a més, la majoria de ciutats del país exhibeixen els trets més radicals i típics de la ciutat domèstica amb acumulacions d'usos únics i on el cotxe és el gran protagonista, en detriment d'un espai públic el qual, per aquesta raó, no està formalitzat i és buit de contingut urbà. La funció dels Estats Units com a país capdavanter en poder militar, econòmic, tecnològic i també mediàtic fa que irradiï una enorme influència arreu del món. Es concreta en l'estil de vida, que comporta moltes altres qüestions, entre elles el model de ciutat. És lògic, doncs, que les estructures físiques (*urbs*) i els ciutadans (*civitas*) quant a la seva actitud en relació amb el fet urbà siguin perfectament coherents, abans i ara.

3.4. Altres àrees geogràfiques

No es tracta aquí el cas de les ciutats asiàtiques, africanes ni el cas, ben específic, de la ciutat islàmica a la qual Chueca Goitia va batejar de ciutat privada i religiosa. Segons ell, és una ciutat sense façanes, de manera que es pot dir que el carrer no existeix i s'organitza la vida domèstica al voltant del pati. En aquest cas la funció de la plaça l'acompleix el pati de la mesquita i l'únic lloc de la ciutat que adquireix vida és el soc.

No obstant això, moltes d'aquestes ciutats, a mesura que van arribant a un cert grau de desenvolupament econòmic, adopten, equivocadament, el model de ciutat nord-americana perquè així entren en la dinàmica del progrés i la modernitat mal entesos. Fins i tot s'arriben a casos tan lamentables com les grans promocions de Dubai. En general, aquests sectors nous segueixen, doncs, el camí del model de ciutat domèstica, que ja he dit que és totalment insostenible.

4. Ciutat futura

Atès que la inèrcia de les ciutats és elevada, pensar la ciutat ha d'equivaler, inevitablement, a adoptar la visió de futur. I, ahora, cal buscar el referent en el passat. Aquest referent no pot ser altre que el que va néixer a l'àrea del Mar Mediterrani i, després, actualitzar-lo convenientment per-

què prengui la forma de ciutat pública. Els canvis que ha experimentat el món des que va néixer la ciutat pertanyen a la mobilitat de la realitat però, a través dels segles, roman el concepte de ciutat.

Paga la pena, ara, fer notar dos problemes urbans que no són pas atribuïbles a l'origen de les ciutats sinó que han emergit amb el pas del temps. En primer lloc, em refereixo a l'excessiva presència del vehicle privat a l'espai públic que ha degradat el medi i, per tant, ha deteriorat els valors urbans. Cal recuperar la ciutat per al vianant però això no vol pas dir oblidar l'existència del cotxe. En segon lloc, està bastant generalitzat el dèficit de parcs urbans que pateixen moltes ciutats. Millorar o construir una nova ciutat comença, doncs, per intentar corregir aquests dos grans defectes de les estructures urbanes. És difícil fer-ho a l'interior de la ciutat construïda i, sovint, pot obligar a recórrer a la cirurgia urbana. Aquí hi ha un camp molt ampli on cal mirar d'actuar urbanísticament tot i les dificultats que presenta.

A part de plantejar aquests dos problemes evidents, assenyalaré una sèrie de punts o línies d'actuació a considerar de cara al futur però sense pretendre ser exhaustiu.

- Treballar amb densitats mitjanes i altes, especialment en ciutats a partir d'una certa dimensió. Cal tenir en compte que aquesta política ha d'anar acompanyada de la creació d'un sistema complet de parcs urbans ben inserits dintre la trama. Les baixes densitats i la ciutat dispersa s'haurien de qüestionar totalment.

- Establiment d'una xarxa molt completa de transport públic, on tenen cabuda els diferents mitjans: metro, tramvia, autobús i carril bici, i que inclou facilitat i prioritat del vianant en el disseny de la secció dels carrers.

- Estructura urbana on l'Eixample Cerdà pot ser un bon referent però sense caure en el mimetisme. Aquesta escala, relativament àmplia, ha de ser compatible amb sectors d'escala menor. És important l'existència d'una varietat d'escala en una mateixa ciutat. En realitat és reproduir la dualitat de dimensions que hi ha entre els sectors històrics i els creixements posteriors de manera que coexisteixen la distància curta del barri antic, els carrers dels eixamples equipats amb arbrat i les grans avingudes

de major dimensió si és apropiada a la potència urbana del conjunt de la ciutat. Tractant-se de carrers ben urbans, tan agradable pot resultar, per exemple, passejar pel carrer Portaferriça com fer-ho per la Rambla de Catalunya o el Passeig de Gràcia, tots tres d'amplades ben diferents (uns 5-6, 30 i 60 metres respectivament).

- Les característiques de la ciutat pública no cal aplicar-les mai al cent per cent. Ve a ser allò d'«l'excepció confirma la regla». Per exemple, la formalització de l'espai ha de ser la norma, però això no ha d'impedir l'existència d'algunes arquitectures singularitzades que actuïn de fites urbanes.

- No solament s'ha d'acomplir la relació correcta entre amplada de carrer i alçada de l'edificació a efectes d'un bon assolellament de tots els habitatges. Urbanament, en un carrer concret és important la relació adient entre l'amplada del tram de carrer en qüestió i set paràmetres: 1/ dimensió de la ciutat a la qual pertany, 2/ situació dintre el perímetre edificat, 3/ densitat de població, 4/ alçada dels edificis, 5/ intensitat del trànsit, 6/ ús comercial, existent o no, i 7/ tipus de secció del carrer. Quan aquesta proporció no és la idònia perquè el carrer resulta massa ample, es dilueixen els valors urbans. No és un tema menor.

- Atenent la dimensió de la ciutat, cal plantejar el policentrisme, bo i establint les jerarquies corresponents. A partir de ciutats mitjanes, és convenient que els barris amb prou entitat disposin de subcentres de nivell inferior al gran centre de la ciutat global. Aquest tema adquireix particular importància en el cas de les àrees metropolitanes en què, sovint, les ciutats frontereres amb la ciutat central han crescut molt en les últimes dècades a conseqüència de la proximitat amb la urbs principal. Les ciutats de l'àrea que són importants en població han de tenir (o s'hauria de dissenyar) un espai de centralitat prou potent i dotat de personalitat i caràcter que afermi la seva individualitat dintre el conjunt de ciutats.

- Pel que fa a l'important tema del gran protagonisme del cotxe a l'interior de les ciutats, cal ser molt conscients que aquesta realitat ha causat molts perjudicis als valors urbans. Ha degradat l'ambient i ocupa massa superfície en el doble aspecte: vehicles circulant i vehicles aparcats. A més a més d'intentar rebaixar sensiblement l'ús del cotxe dintre del perímetre construït, caldria eradicar una bona part de l'aparcament

en superfície a l'espai públic. Es podrien construir garatges sota els carrers i places, a l'interior d'illa i també en edificis *ad hoc*, uns i altres convenientment repartits en l'estructura urbana.

En aquest apartat, no voldria deixar d'esmentar J. Attali quan parla en clau de futur i inclou alguns tocs sobre urbanisme. Assenyala que «el creixement urbà serà fenomenal» i que «l'urbanisme esdevindrà una ciència cabdal». Referint-se concretament a la ciutat, considera que és bo que sigui «un punt de trobada, d'intercanvi i de vida» i creu que cal «repensar-la». En un marc de dissolució dels estats, augura un ressorgiment d'algunes ciutats-estat, tal com va succeir en certes èpoques històriques. D'altra banda, en el conjunt dels canvis que es produiran en els propers decennis, es demostrarà que «el nostre mode de vida actual no pot durar gaire». Són una sèrie d'idees que sintonitzen amb el que aquí estic exposant.

5. Ciutat i sistema de vida

El World Watch Institute (WWI) nord-americà ha formulat els cinc reptes mundials que cal afrontar de cara el futur. Són els següents: 1/ fomentar un model social més igualitari, 2/ frenar l'explosió demogràfica, 3/ curar la Terra, 4/ canviar l'estil de vida i 5/ innovar tecnològicament. A primera vista, el més obvi probablement sigui l'últim i, parcialment, pot solucionar alguns dels problemes que prèviament hem creat al planeta. El primer és una qüestió ètica i és bo que el susciti un institut dels Estats Units pel fet de considerar aquest país el paradigma del capitalisme i d'un liberalisme accentuat. No s'ha de perdre de vista, però, que en aquest país hi ha unes minories intel·lectuals que formulen idees i arriben a conclusions no sempre compartides per importants i poderosos estaments i per àmplies capes de la població. Pel que fa al punt 4, ja en la dècada dels setanta, arran de la crisi del petroli, E. F. Schumacher advocava per desenvolupar un nou estil de vida amb nous mètodes de producció i noves pautes de consum.

Fer-se enrere pel que fa a la manera de tractar el planeta i canviar el sistema de vida són dos aspectes que van lligats perquè el segon hauria d'anar en la mateixa direcció que el primer i s'haurien de crear sinergies entre ells. Ara bé, quin és el paper de les ciutats en tot aquest joc? Bé, la

saviesa ancestral mediterrània de gaudir de la vida –saviesa que ve adornada per la mesura, la ironia, el pactisme, el refinament i els fins (per sobre dels mitjans)– és la mateixa que va produir el model de ciutat pública. I aquest model històric es va traduir en una sèrie de ciutats ben reeixides que són objecte d'admiració per part de visitants d'arreu del món. L'esperit d'aquesta ciutat és el que hem d'actualitzar convenientment avui en dia, el qual implica un estil de vida més tranquil, més lligat a l'equipament comercial del barri, més dirigit al gaudi de la pròpia ciutat.

Hi ha una metàfora referida a la gastronomia que encaixa molt bé amb la necessitat que preconcito de recuperar el fil de la ciutat històrica mediterrània. En efecte, últimament s'ha dit que l'allargament progressiu de l'esperança de vida en el nostre entorn probablement s'estrucarà pel que fa als infants d'ara en relació amb la generació dels seus pares. El motiu és el tipus d'alimentació a què estan sotmesos avui en dia, que és més insana que el que hi havia anteriorment i que es reflecteix en l'índex creixent d'obesitat. S'ha constatat i s'ha repetit que la dieta mediterrània és de les millors del món. Doncs bé, es produeix l'estúpida paradoxa que estem abandonant una alimentació que és excel·lent per anar a raure a una altra que és pitjor. Té sentit això? Crec que podem afirmar que cap ni un. Doncs passa exactament el mateix en el camp dels models de ciutat. Seguir els passos de la ciutat pública, que significa adaptar els trets essencials de la ciutat tradicional, equival a escollir el millor model de cara a construir un futur més sostenible i que sigui el reialme del vianant. Semblantment, seguir la dieta mediterrània vol dir adoptar un règim d'alimentació més sana perquè assegura una durada més llarga de la vida. L'una, va a favor dels imprescindibles requeriments de l'ecologia i del gaudi de la ciutat, i l'altra, va en benefici de la salut.

En temes mínimament complexos en els quals hi ha una sèrie d'elements en joc, es produeix una teranyina de relacions on hi ha una concatenació de causa i efecte i apareix la retroalimentació o *feed back*. En aquest cas, no solament es tracta de model urbà sinó també d'altres qüestions com el sistema de vida. No podia ser altrament. Que tot això remet a una cosmovisió o a una filosofia de vida? Sí, és molt possible. Si és així, a l'àrea mediterrània ens estem equivocant completament anant darrere d'una modernitat ben poc sòlida que ens porta cap a un futur gens afalagador.

El món actual és insostenible, basat en l'espoliació dels recursos naturals, en un afany consumista forassenyat, en un creixement il·limitat, en una valorització del posseir per sobre del ser, etc., que ens allunya dels ideals epicuris, hedonistes i humanistes de la Grècia clàssica. No són pas plantejaments nous però ara han esdevingut ben actuals perquè, entre altres coses, hem xocat violentament amb els límits del planeta. Hem de retornar a la saviesa antiga perquè, afegida a les possibilitats d'un benestar generalitzat, assoliria cotes més altes de beneficis intangibles.

Per tant, som els ciutadans del Mediterrani els que ens deixem enlluernar anant a la recerca d'un sistema aliè que és pitjor del que ens és propi i que va sorgir en un procés de segles com a fruit natural d'un clima i d'un entorn geogràfic propicis.

6. A manera de conclusions

Estic totalment d'acord amb els cinc reptes que planteja el World Watch Institute i, a més a més, valoro l'oportunitat de posar-los a la consideració de la gent i de presentar-los com a objectius de futur. És més, la meua tesi consisteix en el fet que defensar la construcció de la ciutat pública és totalment congruent amb el nou sistema de vida que preconitza l'institut nord-americà. Anant encara més enllà, penso que perseguir un ordre social més equilibrat a nivell mundial, abandonar el creixement il·limitat (demogràfic i econòmic), respectar la Terra, intentar progressar tecnològicament i, evidentment, abandonar l'adhesió a *l'americana way of life* formen un bloc compacte dins del qual, doncs, s'hi ha d'incloure el model urbà de ciutat pública. Només avenços científics molt significatius podrien rebaijar l'aparent radicalitat dels canvis que es propugnen.

Si l'àrea mediterrània subministra el model urbà (i també l'estil de vida), en canvi, el món anglosaxó i nòrdic aporta una major sensibilitat envers la Natura. Seria bo poder conjugar la mentalitat urbana de l'una i la cultura suburbana de l'altre. És utòpic aquest plantejament?. En tot cas, és el WWI qui ha encetat el tema, no pas jo... i, a més a més, el canvi climàtic pot ajudar (o obligar?) a anar, si us plau per força, en aquesta direcció. E. F. Schumacher explica que l'economia de signe budista considera que el consum és un mitjà per al benestar humà i que el fi seria l'assoliment del màxim benestar amb el mínim consum.

**Es tractaria de recuperar
antics valors urbans
mediterranis que es van
perdent pel camí.**

En resum, es tractaria de recuperar antics valors urbans mediterranis que es van perdent pel camí, és a dir, l'esperit d'un model urbà que té futur juntament amb el seu estil de vida, però també aprofitar la cultura dels països del fred pel que fa al territori. Dit d'una altra manera, l'objectiu de tot plegat seria assolir un augment de la qualitat de vida en el marc d'una Natura respectada i endreçada.

Referències bibliogràfiques

- ATTALI, Jacques. *Breu història del futur*. Barcelona: Ara Llibres, 2007.
- CHUECA GOITIA, Fernando. *Breve historia del urbanismo*. Madrid: Alianza Editorial, 1968.
- DE CHARDIN, Teilhard. *El grup zoològic humà*. Barcelona: Edicions 62, 1962.
- LOVELOCK, James. *La venjança de la Terra*. Barcelona: Columna, 2007.
- OLIVA, Josep. *La confusió de l'urbanisme. Ciutat pública versus ciutat domèstica*. Barcelona: Editorial Pòrtic, 2001. [Hi ha edició castellana i anglesa]
- ORTEGA Y GASSET, José. *Obras completas*. Madrid: Taurus Editorial.
- RACIONERO, Lluís. *La Mediterrània i els bàrbars del Nord*. Barcelona: Editorial Laia, 1985.
- ROJAS MARCOS, Luis. *La ciudad y sus desafíos*. Madrid: Espasa Calpe, 1992.
- SCHUMAKER, E. F. *Lo pequeño es hermoso*. Madrid: Hermann Blume, 1978.