



R. Moreno

Ciutat i territori: una aproximació al futur

Josep Oliva i Casas
(Arquitecte)

Cada vegada més, un estudi urbanístic ha de tenir en compte tant el component territorial com el pròpiament urbà. Sempre hi ha hagut un fort lligam entre la ciutat i el territori circumdant. La influència que una ciutat exerceix sobre l'entorn geogràfic depèn de la població i del desenvolupament econòmic i social de tota l'àrea, ja que les relacions entre l'una i l'altra augmenten d'intensitat i de distància segons el pes demogràfic i de la complexitat de l'economia o nivell de desenvolupament. La necessitat d'abastament, la capacitat de consum no alimentari, la xarxa d'intercanvis de tot tipus a conseqüència de les activitats productives i dels desplaçaments per motius de lleure, configuren un ampli ventall d'interconnexions entre la ciutat i el territori i formen, en conjunt, una sèrie de cercles que es van diluint a mesura que s'allunyen del centre. Històricament, i atès el caràcter d'artificialitat, la ciutat ha necessitat proveir-se de productes del camp i, alhora, ha estat un focus d'atracció d'una colla de poblacions més o menys pròximes per tal d'aconseguir productes elaborats, utilitzar serveis administratius, culturals, educatius, etc. que només la ciutat pot proporcionar i, al mateix temps, un punt de confluència pel fet d'acomplir la funció de mercat de productes agrícoles procedents d'indrets diversos que es concentren i s'ofereixen als habitants de tota l'àrea.

Especialment, és el cas de les ciutats mitjanes i petites en el seu paper de capitals comarcals. I tot això sense oblidar la urbs com a exponent màxim de civilització i de modernitat i com a escenari d'art i de complexitat.

Aquesta relació entre ciutat i el seu *hinterland* que inclou, doncs, camps de conreu i poblacions de menor dimensió, ha anat variant al llarg dels temps. La industrialització, entre altres factors, va portar a un fort creixement de les ciutats i va anar creant àrees metropolitanes de manera que aquesta realitat ja respon a un concepte territorial que aconsella i obliga a fer un planejament conjunt d'un tros de territori que ultrapassa l'estricta delimitació de la ciutat principal. Per exemple, és el cas de l'àrea metropolitana de Barcelona. La millora de les infraestructures i dels mitjans de transport, amb la consegüent disminució del temps de trasllat, han facilitat una freqüent generació de desplaçaments dintre d'un espai geogràfic que, cada vegada, es va fent més gran. Això, juntament amb el comerç globalitzat, permet abastar-se de tot tipus de productes que vénen de qualsevol punt del planeta, inclosa la fruita de les antípodes, per exemple.

És a dir que, molt esquemàticament, hem passat dues fases de la relació entre la ciutat i el camp. D'uns estrets lligams mutus però també d'una clara dependència de la ciutat respecte al camp proper per a cobrir bona part de les seves necessitats alimentàries, vam passar a unes connexions més laxes, que es van fent cada vegada més flexibles per la creixent facilitat de comunicacions i, també, pel comerç a escala mundial. Entrem, però, a un tercer estadi que es projecta més al futur que en clau de present i que ens pot retornar a la primera fase, encara que molt matisada. Em refereixo a l'aparició del concepte de sostenibilitat que s'ha produït fa relativament pocs anys i que vol dir planificar el territori tenint en compte una sèrie de qüestions que abans eren poc presents, si no totalment absents. Aquest concepte sorgeix d'una barreja entre la



Productes de diverses procedències. R. Moreno

força de la realitat i una mínima reflexió global acompanyada de visió de futur. El rerafons conté una actitud de respecte envers el planeta i les generacions futures, malgrat que aquesta segona consideració és conseqüència de la primera, però val la pena explicitar els dos vessants. El cas és que la realitat ha posat davant nostre el foradament de la capa d'ozó i el canvi climàtic d'una banda i, a un altre nivell, també l'apropiació indiscriminada i salvatge que s'ha fet del territori (abans per part de la indústria i després per part de les infraestructures), l'espoli de recursos naturals, l'ocupació extensiva i no selectiva d'aquest mateix territori per part de la residència i de les infraestructures, el malbaratament accelerat de les fonts d'energia no renovable i la progressiva pèrdua de diversitat dels sistemes abans naturals i ara sotmesos a constants degradacions per l'acció humana.

També ens hem adonat, especialment en el món desenvolupat, que les grans ciutats han esdevingut enormes consumidores de tota mena de béns i productores de gran quantitat de residus, molts d'ells no reciclables. Tot això ha portat a la clara consciència que elements abans tinguts per inesgotables, i sovint gratuïts, com són l'aire, l'aigua i el sol, s'estan convertint, o es poden convertir, en béns escassos, que certs béns naturals es poden exhaurir si no se'n fa un ús racional pensant en la seva reposició i, per últim, que hi ha recursos no renovables. En qualsevol d'aquests casos, convé alentir-ne el consum.

Amb perspectiva de futur, no és estrany pensar en un canvi d'inflexió i, malgrat l'aparent paradoxa, preveure una més clara dependència de la ciutat en relació amb el territori, no tan proper com en el primer estadi però menys global que ara mateix, pel que fa a l'abastament. És possible que sigui més cert que mai el criteri apuntat fa uns anys sobre la conveniència de posar l'èmfasi en els dos extrems de l'espectre productiu que no són altres que l'agricultura i la tecnologia de punta i que enllaça amb el tractament del territori.

Paga la pena insistir en el que va passar durant el segle XIX en la fase d'implantació de la indústria i en la construcció de la xarxa de ferrocarril i en el que, més recentment, ha passat amb les autopistes i, probablement, passarà amb el TGV. En tots aquests casos l'elecció del lloc d'ocupació i de l'itinerari es va fer d'una manera totalment arbitrària o, més ben dit, atenent, exclusivament i únicament, les conveniències de la indústria o de la infraestructura en qüestió, és a dir, sense cap criteri global que tingués en compte aspectes prou importants malgrat que fossin aliens a l'element que s'implantava. El cas és que encara n'estem patint les conseqüències i només l'obsolescència d'algunes indústries ha permès esmenar alguns nyaps. Posaré dos exemples concrets: l'apropiació desconsiderada que va fer la indústria pesada de les ribes de la ria de Bilbao i, de manera generalitzada, la gran barrera per a accedir a les platges que constitueixen els trams de línies de tren costaneres. Recordem que, en el cas del Poble Nou, hauria estat impossible l'espectacular renovació urbana sense l'eliminació de les vies de superfície. Últimament, sembla que es té en compte l'impacte ambiental en el disseny de les autopistes però no sé fins a quin punt es valora el tipus de sòl que s'ocupa o la compartimentació del territori que es crea.

Ja he assenyalat que, temps enrere, algunes indústries van degradar el territori però, fins a cert punt, era comprensible en una època en la qual era considerat molt abundant i, a més a més, no hi havia consciència ecològica. Ara, en canvi, no ens podem permetre el luxe d'actuar amb criteris tan permissius, ans el contrari, la realitat ens obliga a fer-ho



Parada de la Boqueria de Barcelona. R. Moreno



Platja de la Barceloneta de Barcelona. R. Moreno

amb més rigor i a ser més exigents en totes aquestes qüestions. Naturalment, introduir tota una colla de condicionants al projecte, per exemple a una infraestructura viària, tal com l'impacte ambiental, un cert grau de permeabilitat transversal per a evitar que es formin barreres i l'elecció del traçat de manera que passi per terrenys adients i, per tant, no resultin valuosos per a altres usos (p. e. camps de conreu o reserva de futur ús residencial) és complicat i, amb tota seguretat, més car. A aquests criteris hi hauríem d'afegir la protecció i la posada en valor de qualsevol element geogràfic, sigui un riu, una muntanya, un bosc o un paisatge mitjançant una actuació per mínima que fos, al marge de les correccions que s'hagin de fer per a accions anteriors que han malmès determinades parts del territori.

Seguint aquesta línia, caldria establir una mena de catàleg de les grans taques o qualificacions d'usos que cal situar en el territori. Començaríem per les zones agrícoles i forestals que s'han de preservar que serviran tant per a l'ús actual com futur i no admetrien ser retallades per les grans infraestructures viàries. S'hi haurien d'afegir els espais naturals d'interès i els elements dispersos del patrimoni arquitectònic. Seguirien les zones pròpiament urbanes que acceptarien tota mena d'usos possibles i només quedarien descartades, d'una banda, les indústries incompatibles amb la residència i, de l'altra, els equipaments grans i les indústries mitjanes i grans que creen buits urbans en la pràctica totalitat del seu perímetre. Unes i altres estarien situades en un altre sector però, preferentment, en terrenys contigus a la zona urbana. S'hi inclourien, doncs, els habitatges, una disseminada xarxa comercial, equipaments de qualsevol classe però de dimensió discreta, l'ús terciari i petites indústries, especialment, però no únicament, les TIC o tecnologies de la informació i comunicació. La idea central que ha de prevaler és la d'acceptar, assumir i fomentar la barreja d'usos i, per tant, evitar les concentracions d'un ús únic, per exemple les oficines, la

qual cosa és compatible amb el convenient predomini de determinats usos en zones concretes. Naturalment, hi ha l'excepció de la residència que constitueix la matriu bàsica de la ciutat. Es configura així un paisatge urbà doblement heterogeni amb diferents intensitats i amb graus diversos d'especialització, de tal manera que, alhora, posa l'accent en alguns sectors.

Les zones industrials i logístiques haurien d'estar al màxim d'aprop del compacte urbà i, en certs casos, també podrien ocupar la franja adjacent a les comunicacions viàries sempre que no impedeixin la visió de paisatges d'interès. Ja he parlat dels equipaments de gran envergadura, tipus grans hospitals, estadis de futbol o centres penitenciaris, entre altres, que haurien d'estar fora del ben delimitat perímetre edificat però, al mateix temps, situats prop d'ell.

És fonamental un sistema de parcs i espais oberts que, amb dimensions diferents, seria doble perquè es trobaria tant a l'interior del *continuum* urbà com en les grans taques no edificables que formarien part de la ciutat-territori. Alguns dels parcs podrien contenir equipaments, semblantment al que passa a Montjuïc. Cal fer la distinció entre els parcs amb un alt grau d'urbanització i els espais d'un caràcter més natural en els quals el nivell d'intervenció gairebé es circumscriuria al seu manteniment. Passeigs interiors i grans corredors arbrats uniren aquesta duplicitat de xarxa verda o d'espais lliures, en obert contrast amb l'entorn fortament urbà.



Interior d'edifici històric. R. Moreno

S'haurien de definir, a grans trets, terrenys destinats a indústries perilloses o molestes i espais per a abocaments, probablement, uns i altres molt diversificats. Per últim, grans zones de reserva de territori previstes per a ús residencial a mitjà i llarg termini i per a usos imprevistos. A tot aquest esquema d'abast territorial, s'hi han de superposar dos sistemes. L'un és l'estructura formada per les línies de serveis tècnics amb l'objectiu de ser totalment soterrades. L'altre són les infraestructures de transport terrestre amb la doble xarxa d'autopistes/carreteres i de línies ferroviàries, separades en diferents nivells (gran velocitat, trens regionals, rodalies i metropolità). Els conceptes de complementaritat i coordinació entre els subsistemes, és a dir, la racionalitat, haurien de presidir el planejament dels diferents traçats i un tret comú a ambdós sistemes és el de fer compatible la seva implantació sobre el terreny amb el màxim respecte possible al territori i als sistemes naturals. És evident que aquesta coherència s'ha d'estendre als transports marítim i aeri, és a dir, que cal poder integrar tots els mitjans. És així que una potent xarxa de transport públic, representada pel sistema ferroviari i per línies regulars d'autobusos i/o tramvies, constitueix el gran entramat que relliga el territori, i aquest esquema s'estén a nivell urbà i, en aquest cas, és una de les característiques de la ciutat pública. Pensem que resoldre la mobilitat (territorial i urbana) en base a prioritzar els medis de caràcter públic, s'adiu perfectament amb la sostenibilitat.

En conjunt, és un esbós que apunta a una determinada direcció o model d'ocupació del territori que té el seu imprescindible complement en la resolució formal urbana.

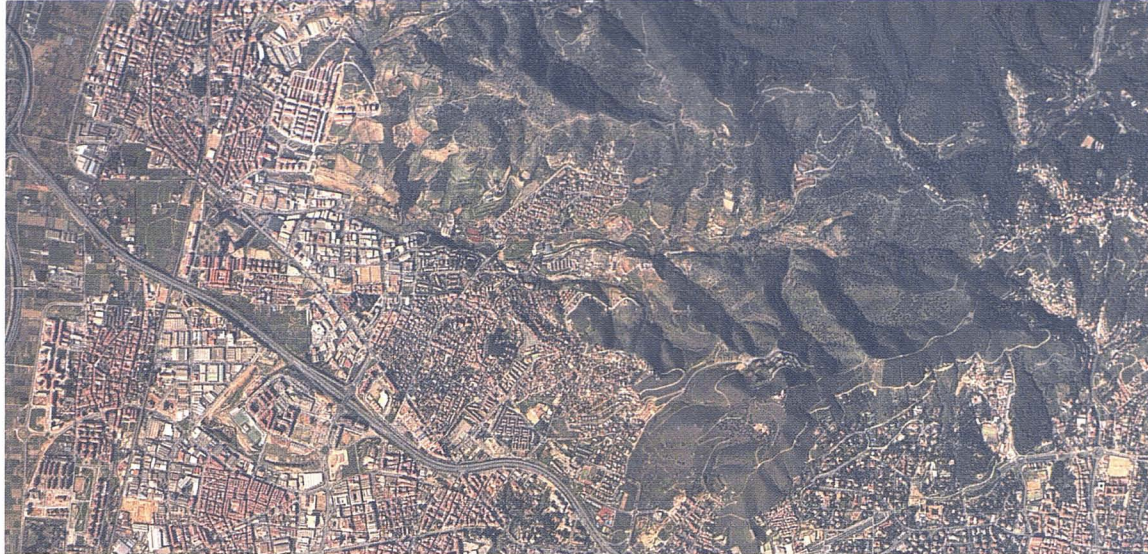
Fent un mínim de prospectiva, ja s'albira que les àrees metropolitanes s'aniran ampliant fins a conformar grans masses de continu urbà. Per exemple, es dibuixa un gran arc a la costa mediterrània i, per tant, amb una llargada de centenars de quilòmetres però d'amplades molt variables i amb discontinuïtats que, de vegades, provenen de la geografia. Actualment a Catalunya, l'índex de natalitat és



Límits entre sòl agrícola i sòl urbà a Sant Boi de Llobregat.
GISA

preocupantment baix però pot arribar a un punt d'inflexió (si és que no hi som ja) i canviar la tendència i, a més a més, la immigració probablement anirà augmentant, de manera considerable, en els pròxims anys o dècades i tampoc no es pot subestimar una altra, de caire molt diferent, procedent dels països nòrdics. No em refereixo únicament als jubilats que decideixen passar els últims anys de la seva vida a redós de les assolellades terres de la Mediterrània o d'illes càlides com les Canàries. En aquest aspecte, pensem en la curiosa tendència general de les ciutats a créixer en direcció a l'oest (especialment els barris de major benestar econòmic) i que Lévi-Strauss va atribuir a aquell ritme còsmic que ha penetrat la humanitat amb la creença inconscient que el sentit del moviment solar és positiu i tradueix l'ordre i que, en l'hemisferi boreal, el nord sigui l'indret del fred i la nit, el sud el de la calor i la llum. Segueix dient l'antropòleg que la ciutat "precipita en el seu gresol actituds inconscients però que, per raó del nombre d'individus que les manifesten amb el mateix dret i de la mateixa manera, esdevenen capaces d'engendrar grans efectes".

Quelcom semblant pot passar en relació amb l'atracció directa pel sol. Durant el segle XXI, no és pot descartar, doncs, un flux de migracions cap a les regions temperades i assolellades que sigui perfectament compatible amb un món tecnològicament molt avançat. És una paradoxa només aparent si tenim en compte certs atavismes presents en la naturalesa humana, dels quals acabo de citar un exemple. Bé, són temes que poden contribuir a accelerar la formació d'aquestes grans bosses territorials urbanes però, de qualsevol forma, el fenomen, tard o d'hora, es produirà a l'entorn de la mar blava. Insisteixo que les actuals àrees metropolitanes ja constitueixen una clara prefiguració d'aquest magma de ciutats i, per tant, poden donar pistes de cara al futur, al mateix temps que assenyalen mancances i disfuncions que convé tenir en compte. Així, podem esmentar el caràcter caòtic, els problemes mediambientals que ocasionen, la pèrdua de límits i de referents clars i, en



general, de la forma global, sense oblidar la formació de perifèries molt desestructurades o, si més no, anodines. Són aquestes disfuncions les que expliquen la necessitat de fugir de l'espai metropolità i escapar al camp obert. Potser, doncs, podríem parlar de problemes de degradació ambiental i de pèrdua de forma juntament amb l'aspecte social de les segregacions espacials lligades als nivells de renda.

En el fons, apareixen dos temes clau: la sostenibilitat i el model urbà. Pensant en el futur, no hi haurà més remei que seguir els criteris de la primera, que apareixen bastant clars però, en canvi, la qüestió urbana roman bastant més incerta i, sobretot, confusiória. M'inclino, decididament, pel camí de la ciutat pública i seguiré parlant del concepte de ciutat territori o ciutat dual. La gran massa territorial ocupada estaria formada per diferents bosses edificades, de densitat mitjana-alta (cadascuna equivalent a una ciutat) que s'alternarien amb zones més o menys buides de construccions. En forma de grans taques, aquesta seria la imatge global. Les zones no pròpiament urbanes serien de diverses classes i inclourien grans parcs estratègicament situats per a servir d'esbarjo als habitants o urbanites de tal manera que estiguessin a relativa poca distància del punt més interior de qualsevol ciutat, per gran que fos.

Admetrien una petita edificabilitat per a situar-hi unes mínimes implantacions. Cada ciutat estaria perfectament delimitada però hi haurien uns enllaços o corredors que connectarien l'edificació d'una i altra banda, és a dir, petites faixes de ciutat lineal les quals, a manera de cordó umbilical, assegurarien la continuïtat urbana a través de tot el territori. Semblantment i de forma paral·lela, passeigs urbans permetrien un ininterromput recorregut verd, atès que empalmaria amb la xarxa de passeigs i parcs interiors de la ciutat.

La idea de ciutat és la que gaudeix de la formalització de l'espai públic i, per tant, hi ha un gran predomini de la

continuïtat física construïda. I és que, en aquest plantejament de ciutat territori i amb visió de futur, em sembla fonamental decantar-se per l'artificialitat que suposa la compacitat de la ciutat pública però, això sí, formant una simbiosi amb el sistema de parcs i espais oberts, és a dir, creant un doble àmbit que es pot qualificar de natural/artificial. És juxtaposar la recreació de la ciutat amb la naturalitat, encara que relativa, que puguin tenir els parcs, les zones de vegetació i els espais oberts. És dissenyar amb radicalitat aquests dos entorns tan diferents que s'haurien de posar, l'un i l'altre, al fàcil abast de qualsevol ciutadà. És establir un fort contrast entre la continuïtat urbana i els espais lliures de manera que la primera és ben congruent amb la sostenibilitat. En realitat, el primer esglau d'aquest plantejament dual podrien ser, a tall d'exemple, els jardins interiors de les illes. A més a més, aquesta dràstica delimitació de la ciutat ajuda a clarificar la forma global, és un bon instrument d'orientació (lluny de la indefinició actual) i, fins a cert punt, restableix l'antiga i nítida separació ciutat/camp. En aquest sentit, convindria pujar l'alçària edificatòria en els carrers d'una sola façana pel fet d'estar davant d'un espai obert, i subministrar així una bona dosi de nivell urbà que serveixi per a compensar el buit que es crea a l'altre costat.

Probablement s'ha d'oblidar la imatge de ciutat en progressiu decreixement cap a la perifèria que ha caracteritzat, i segueix fent-ho, moltes ciutats, especialment les mitjanes. En aquestes es produeix una suau transició entre els dos paisatges i les implantacions residencials es van fent cada vegada més extensives a mesura que s'allunyen del centre. Sóc partidari, doncs, d'assenyalar i de reforçar clarament els perímetres construïts, aconseguint dos avantatges: augmentar la llegibilitat a través de la claredat dels límits i mantenir el nivell urbà en els extrems. Això ens porta a posar en qüestió l'ocupació extensiva del sòl que suposen els massius desenvolupaments d'habitatges unifamiliars, si més no en el si del territori-ciutat.



Un aspecte que no puc deixar d'esmentar i que complementa aquesta visió urbana territorial, és el de la primordial funció que aconsegueix l'espai públic com a única i gran trama estructuradora del paisatge interior, posseïdora d'un accentuat caràcter urbà i exclusiu canal per a accedir als diferents elements que componen la ciutat.

En resum, plantejo la reconsideració i la revisió d'alguns enfocaments i maneres d'entendre i d'organitzar el territori i d'enfocar i veure el fet urbà. Tot això significa acceptar plenament els criteris de sostenibilitat i apostar per un entorn ciutadà complex, clarament artificial, que fomenta la diversitat i la barreja i que suposa una societat estructurada en el sentit de voler-se implicar i, al mateix temps, gaudir d'aquesta ciutat plural i un punt desordenada. Apunta, doncs, cap a la complexitat, és a dir, va en la mateixa

direcció que els sistemes naturals. És una visió urbana que exigeix la dualitat amb els espais oberts: no pot ser d'altra manera atès el canvi d'escala que es va produir amb el pas de la ciutat històrica a la ciutat industrial.

Hi ha un altre camí ben diferent que neix amb la ciutat anomenada racionalista o funcional que és una simplificació sorgida d'una anàlisi urbana reduccionista. Segueix i es reforça amb la pèrdua de protagonisme de l'espai públic, l'abandonament de la forma i l'organització d'un espai mosaic i es basa en un enfocament libereconomicista, una cultura suburbana i un ús immoderat del cotxe.

Camins de Collserola. Paco Elvira





Parc de Santa Amèlia, Paço Elvira



Parc de la Creueta del Coll. Paco Elvira