

## Entrevista amb René Schoonbrodt

Sociòleg de la Unitat del Medi Ambient Urbà de la Direcció General XI de la Comissió de les Comunitats Europees (medi ambient, seguretat nuclear i protecció civil). Integrant de l'equip redactor del *Llibre verd sobre el medi ambient urbà* de la CE.



*La ciutat es converteix en un garatge.*

*«La majoria de les ciutats europees han deixat de créixer i, a l'igual que un individu a la maduresa, han començat a reflexionar sobre la seva finalitat i les seves opcions de futur.»  
(De la introducció del Llibre verd).*

*René Schoonbrodt, un dels màxims experts europeus en urbanisme, incansable lluitador per la millora del medi ambient de la seva ciutat, Brussel·les, exposa les seves idees sobre com haurien de reestructurar-se els nuclis urbans per afrontar els problemes que planteja un medi ambient cada vegada més degradat en ciutats esquincades entre un ric passat i un incert futur.*



**Per què ha estat necessari un *Llibre verd sobre el medi ambient urbà* a Europa?**

**Quines són les idees centrals del llibre des del punt de vista de la definició d'una política urbana?**

Primer, perquè tenim un problema urbà. Un problema que, en el fons, no és més que un senyal d'alarma sobre una crisi més profunda que ens obligarà a qüestionar-nos els actuals models d'organització i de desenvolupament urbà. En segon lloc, perquè aquesta problemàtica no pot abordar-se amb un enfocament sectorial. El *Llibre verd* ha estat l'intent d'universalitzar les respostes, de buscar les opcions socials i econòmiques que ataquin l'arrel de la degradació ambiental a les ciutats. El *Llibre verd* es va elaborar després de mantenir nombroses i exhaustives consultes amb responsables de la gestió urbana, experts, tècnics, professors universitaris, científics, funcionaris i representants d'organitzacions ciutadanes. A la fase preparatòria, se celebren conferències internacionals sobre zones industrials abandonades, perifèria urbana, qualitat del medi ambient i contaminació urbana al Nord i al Sud d'Europa. És un procés que no culmina amb la publicació del llibre, sinó que prossegueix mitjançant la promoció d'estudis i investigacions.

El *Llibre verd* és un document oficial que fou acceptat per la Comunitat fa dos anys. Aquest treball es vertebrava sobre dos punts. En primer lloc, la política de la planificació urbana ha de formar part d'una esfera política més àmplia, la política mediambiental. Aquesta planificació, per tant, ha d'estar amarada d'un esperit preventiu que ens permeti preveure l'evolució de la ciutat i abordar la seva problemàtica d'una manera integral. Dit això, se'ns comencen a acudir les preguntes. Què és una bona qualitat des del punt de vista del medi ambient? Està clar que parlem de la seva configuració, de la seva estructura, no de qüestions aïllades, com les zones verdes o els carrers de vianants, per més importants que siguin. El llibre descriu què ha passat amb la planificació urbana a Europa en les últimes dècades. La primera conclusió que en traiem és que hem creat una creixent segregació. Segregació de les activitats i dels ciutadans. Aquest ha estat un procés lent, però segur, abonat —legítimat— pel funcionalisme. Aquesta és una pràctica condemnable, un camí que hem d'abandonar.

El monocultiu de la planificació estimula un model de ciutat exacerbat pel màxim ús del trànsit rodat, incentiva la utilització del cotxe, crea contaminació, congestió, accidents, destrucció de vida humana, deteriorament de la qualitat de l'aire i contaminació sònica. En poques paraules, la ciutat s'està convertint en un garatge. Si volem resumir amb una imatge la ciutat en què vivim, el primer que ens ve a la ment és la de cotxes pertot arreu, rodant o aparcats en qualsevol lloc.

Si busquem el model de la *bona* ciutat resulta que tornem als valors tradicionals en què les funcions estaven barrejades, tot apareixia més integrat, hi havia una densitat més gran, una proximitat més gran, allò que els anglesos descriuen amb el neologisme *compacticitat*. Per això, per gestionar el medi ambient urbà de forma eficaç necessitem una estratègia basada en una visió general del sistema urbà amb preses de decisions integrades en àrees clau i no com un catàleg d'accions disperses que contribueixen a la tendència vers la segregació.



**M'imagino que el simple esment de més densitat deu posar els pèls de punta a les autoritats locals d'algunes ciutats, com ara Barcelona, Sevilla, Nàpols, etc.**

**És allò que els planificadors urbans han anomenat des de fa temps els pols de desenvolupament.**

Efectivament, però veig que només esmenta ciutats del sud d'Europa. És cert que hi ha diferències entre les ciutats del Nord i les del Sud. Però quan hom examina amb detall els problemes, es perfilen els trets comuns dels processos de deteriorament del medi ambient urbà. Quan la gent abandonà el centre de les ciutats, fugint dels sorolls, de la contaminació, de les aglomeracions, es va produir la corresponent expansió dels suburbis, però a costa d'un empobriment de la vida allà i al mateix centre de la ciutat perquè aquesta darrera va perdre densitat. A la perifèria hi ha absència de vida social, parquedat cultural, monotonia visual, el temps es malgasta en trajectes entre el domicili i la feina. I els suburbis avui ja no creixen. La ciutat, per contra, ofereix densitat i varietat, una combinació eficaç de funcions socials i econòmiques que estalvia temps i energia, una oportunitat de restaurar la valuosa arquitectura heretada del passat. Hem de comprendre que la ciutat és una via de dinamització de la vida cultural, social, política, econòmica i científica d'Europa. I per això es requereix que existeixi una certa densitat, una aglomeració d'interessos indispensables per impulsar aquesta dinàmica. A més, la comunicació urbana genera la creativitat científica, organitzativa, social i intel·lectual que constitueix un dels motors del desenvolupament postindustrial. Si busquem els enemics d'aquesta font de creativitat, els trobem ràpidament: tenim, per una banda, el creixement suburbà indiferenciat en zones gairebé rurals que aïllen l'individu. I, per l'altra, una política que preconitza una ocupació altrament especialitzada en els terrenys urbans, i que crea enclavaments funcionals i ghettos socials on les persones només es troben amb els seus iguals.

Sí, però el desenvolupament ha de produir-se on ja hi ha alguna cosa. Per això, certes ciutats estan interconnectades i es pot rastrejar nítidament els fluxos que les uneixen, alhora que detectar les que estan *fora del circuit*. L'inversor busca els serveis que rendibilitzin la seva inversió i que la projectin. Si avui observem la interconnexió entre les ciutats més vitals d'Europa veiem que es repeteix la integració que es produïa a l'Edat Mitjana: l'eix Londres, Amsterdam, ciutats alemanyes. A la Mediterrània passa si fa no fa el mateix en ciutats que van des de les italianes i franceses fins a Barcelona. Enmig, queda París amb una vasta zona d'influència. Totes aquestes ciutats pateixen problemes semblants. Com més s'hi inverteix, més es destrueix la configuració de la mateixa ciutat i emergeixen els trets que la internacionalitzen, és a dir, que no es distingeixen les unes de les altres. La ciutat es converteix en una màquina, però no serveix per viure i la gent en fuig.

Fora d'aquestes regions hi ha ciutats que pateixen la geografia de la *tradicció*: no tenen tants diners, els seus recursos són escassos, però els problemes són els mateixos perquè el seu model de desenvolupament no ha aprofundit per descobrir tendències alternatives, sinó que es mira en el mirall de les ciutats més representatives.

Davant d'aquest quadre, crec que necessitem un idioma comú per trobar respostes comunes a problemes que ens són comuns. Les ciutats no poden competir en el mateix peu d'igualtat. La ciutat petita diu: vingui i compri'm. L'inversor, més poderós, imposa les condicions perquè aquella *es deixi comprar*. Diu on vol invertir, en quines condicions, quins serveis exigeix, en quin entorn. En una paraula, buida la vida al voltant seu. Aquest és un procés d'empobriment que ha d'aturar-se i pensem que el *Llibre verd* és el primer pas d'aquesta orientació.



**En una ocasió va dir que el *Llibre verd* exposava, en síntesi, dues idees. Quina és la segona?**

**La democràcia urbana és un objecte llunyà o vostè veu els signes d'un procés imminent?**

La necessitat de canviar la política mediambiental urbana de la CE, de les autoritats estatals, regionals i locals. Ho il·lustraré amb un exemple. Quan parlem de contaminació, de soroll, etc., parlem de controlar els focus contaminants. Però aquests s'estan multiplicant constantment i el control de la font és obvi que no és suficient. És una política de posar pegats que reproduïx els problemes com els bolets al bosc humit. La política de control no ha d'estar enfocada vers el problema en qüestió, sinó vers el ciutadà. I això significa donar un cop de timó a la manera de fer les coses que hem fet servir fins ara. Com? Incrementant la democràcia urbana. El ciutadà ha d'estar perfectament informat sobre el que succeeix a la ciutat perquè pugui actuar i pressionar les autoritats. Això és importantíssim. Ja sé que això pot sonar a somni, a utopia. Però a les ciutats del nord d'Europa hi ha moltíssimes organitzacions ciutadanes que actuen i interaccionen amb la seva ciutat, que fabriquen per si mateixes el teixit que perfila els trets més rellevants de l'entorn urbà.

Fa uns anys, per exemple, a la meua ciutat, les decisions més importants eren secretes: l'atorgament dels permisos de construcció. Resulta que aquests permisos són els que decideixen què és el que hi haurà i a on. Per tant, afecten tota la configuració de l'entorn urbà. Però nosaltres no en sabem res. Es va haver de lluitar molt per canviar aquest estat de coses. A la fi ho vam aconseguir. Avui és obligatori informar sobre la concessió de les llicències d'edificació, es posen els informes a disposició del ciutadà, es celebren audiències públiques en les quals el ciutadà pot exposar els seus motius per oposar-s'hi i, si cal, s'organitza per aconseguir els seus objectius. No es tracta de la cogestió. Simplement es tracta de consultar el ciutadà abans de prendre una decisió transcendent que ens afectarà a tots. És una forma de participar en el model de ciutat que volem i de definir-lo. Ara s'ha acabat el secret, la ciutat és més oberta i, per descomptat, hem après a assumir responsabilitats que abans deixàvem a mans exclusivament dels gestors urbans. I així ens ha anat.

Si tenim en compte l'elaboració del *Llibre verd*, el procés ja va ser prou democràtic. Es van fer consultes als dotze Estats. La impressió general va ser de suport i, per descomptat, no van faltar les crítiques, sobretot a la qüestió de la densitat de què parlàvem abans. Els espanyols es mostraren molt escèptics sobre la viabilitat d'aquest concepte. A més a més, les preocupacions eren diferents al Nord —la qualitat de l'aire— que al Sud —el soroll. Per altra banda, tenim el temor de banalitzar la ciutat, cosa que ja han fet les regles de la planificació urbana. Així ens trobem amb els defensors a ultrança dels senyals d'identitat locals. Jo també estic d'acord amb aquesta defensa, sempre que s'admeti que el Mercedes Benz aparcat a la via pública, el mercat al carrer, l'arquitectura internacional, etc. són poderosos martells que anihilen els senyals d'identitat, tant li fa que parlem de Sevilla com d'Amsterdam. Són qüestions que ens igualen fins i tot per sobre dels nostres trets peculiars locals.

Ara emprendrem un estudi molt interessant, que recull el nucli central de la nostra proposta: la ciutat diversa. La recerca de la proximitat: l'habitatge prop de la feina. Una ciutat capaç de combinar en el mateix edifici les oficines, l'habitatge i els serveis. Això planteja tota mena de problemes per a la gestió. Però ja en tenim alguns exemples pràctics: Oslo, el port vell del qual ha estat renovat i hi conviuen les oficines, les cases per viure, el comerç, els centres culturals. És encara un lloc estrany per a la resta d'Europa. A l'inversor no li agrada compartir el seu espai amb el pobre, vol que la seva oficina ocupi un espai privilegiat i que no el molestin amb els problemes típics dels llogaters. Però tenim tota la tecnologia i la capacitat imaginativa per aconseguir-ho.



**Aquest procés es pot estimular des de la DG-XI, quan, segons ha dit vostè mateix, la diversitat de factors que entren en joc supera la frontera d'una oficina d'afers mediambientals?**

**Per molta gent, parlar dels problemes de la ciutat és parlar essencialment dels problemes de la circulació.**

Tant en l'elaboració del llibre, com en les activitats que estem portant a terme amb les autoritats locals i nacionals, disposem de la col·laboració de les altres direccions generals de la CE. La III està dedicada a la indústria, és a dir, està relacionada amb el transport públic i privat i les seves corresponents infraestructures. La V ens assessora en qüestions relacionades amb la pobresa: on es localitza? Actualment, al centre de les ciutats que ha estat abandonat gradualment per la població més dinàmica. A més, també abasta la qüestió de l'habitatge, un dels punts més febles de la planificació urbana. La X es refereix al patrimoni, a la conservació, a la identitat cultural de les ciutats. La XII tracta sobre la investigació a mig i llarg termini, de la qual cosa depèn el futur de les ciutats: l'emplaçament i l'ús de la tecnologia de punta. La XVI té a veure amb el desenvolupament regional, les grans infraestructures que determinen la funcionalitat de la ciutat. Actualment, estan desenvolupant una sèrie de projectes que, en el cas d'Espanya, corresponen a València i Guadix. Finalment, la XXIII cobreix les activitats de les petites i mitjanes indústries (PIMES), les quals, gairebé per definició, es troben dins de les ciutats i cal buscar la compatibilitat entre el seu marc de funcionament i el dels ciutadans. Com veu, abordem la problemàtica urbana des d'una perspectiva multidisciplinària. Però tot el nostre treball depèn, en última instància, de les mateixes demandes que emanen de les autoritats locals. Són aquestes les que han d'insistir perquè la comissió estudiï i resolgui els problemes.

Té raó, cada vegada es dedica més atenció a la qüestió del trànsit. És un horror i un error, perquè tendim a focalitzar en aquest punt els mals... i les solucions. Però els problemes del medi ambient urbà cal pensar-los i abordar-los globalment. Si no, tornem a la política de posar pegats. Per exemple, la típica proposta de multiplicar les zones de vianants. Crec que això seria una equivocació monumental. Si es dona el monopoli al vianant s'atempta contra la vida a la ciutat. Cal enfocar les solucions tenint en compte la flexibilitat de la ciutat. El que seria erroni és donar prioritat a un sistema sobre un altre. Si pensem l'habitatge des d'una perspectiva integrada, diversa i combinada, aleshores, la necessitat del cotxe no tan sols es reduirà, sinó que desapareixerà. El cotxe existeix perquè hem creat ciutats en què resulta imprescindible. La gent no sap —ni pot— viure d'una altra manera perquè el centre de treball està llunyíssim, el d'aprovisionament d'aliments físics i espirituals, també. Això és un desastre.

La qüestió, doncs, no rau a eliminar els cotxes per decret. Cal respectar la complexitat de la ciutat, cal reduir la demanda de trànsit no com a competència amb el vianant, sinó com a modificació de l'estructura de la ciutat. S'ha de ser mòbil sense el cotxe. La ciutat està avui molt fragmentada: aquí visc, allà treballo, allí em diverteixo, més enllà compro. Per tant, necessito mobilitat. No és una qüestió de gestionar millor el trànsit, com se'ns vol fer creure, sinó de repensar la ciutat com un espai de funcions compactes diverses.



**On són les llavors d'aquesta ciutat que vostè proposa? Es tracta d'un somni agradable o ja ha vist els gèrmens d'aquesta proposta en alguna banda?**

**Com definiria la ciutat diversa?**

estem pensant en la frontera. Fa deu anys no hauríem pogut sostenir aquesta conversa. Ni entre nosaltres dos ni amb els gestors urbans. Avui sí. Per això crec que el primer canvi és el cultural. En segon lloc, tenim un petit estudi sobre la ciutat sense cotxes. No és molt profund, però sí prou evocador. El concepte té una audiència tremenda. L'any que ve se celebrarà un col·loqui sobre aquest tema a Amsterdam. Fa cinc anys hauria estat impensable. Jo crec que la ciutat del cotxe és morta. Abans ningú no qüestionava el cotxe, ara tot el món està ansiós per trobar-hi una solució.

Llavors no és només un somni agradable. Almenys no el d'una sola persona. Som molts els qui somiem en la mateixa longitud d'ona. A més, pensi que la doctrina funcionalista nasqué després de la primera guerra mundial i es va difondre com una plaga després de la segona. No demanem que es canviï d'idea en un dia. Es tracta d'un procés lent de maduració, de reflexió, d'estudi i elaboració de propostes. S'ha de pensar la ciutat diversa i desenvolupar models i les corresponents pautes de conducta. Jo no utilitzo cotxe, ni ningú de la meua família, des de fa quinze anys. I no ens ha passat res. Continuem fruit de la ciutat com qualsevol. O sigui que el canvi és a les nostres ments.

És la coexistència de la diferència en el mateix lloc. Mirem on mirem, a la ciutat hi ha complexitat i el funcionalisme intenta trencar-lo, enterrar-lo. Doncs no, hem de respectar-lo. En cada decisió que prenem cal incorporar la nova idea de la ciutat i la seva complexitat. Sobre això, per sort, no cal teoritzar gaire perquè la gent ho comprèn de seguida. Necessitem més complexitat i més proximitat, sobretot si som pobres. Els rics solucionen els problemes d'altres maneres. Necessitem tant la ciutat que fins i tot quan ens n'anem al camp ens l'enduem a sobre i volem que la segona residència tingui tots els avantatges (i els problemes) que té la ciutat. Hi ha gent que creu que perquè viu en una zona verda aïllada de la ciutat viu millor. No és cert. Invariablement ha de sortir a buscar la satisfacció de les seves apetències físiques, culturals, econòmiques i espirituals. I com no ho pot aconseguir pels voltants de casa seva, aleshores trenca amb l'homogeneïtat i se'n va cap a les parts de la ciutat on hi ha agregació i complexitat. Això és el que hem d'integrar: la densitat, la complexitat i la solidaritat. Són els tres pilars bàsics per millorar el medi urbà i aconseguir una ciutat realment habitable i plena de vida ●