

3

**CIUTAT INCLUSIVA.
RECICLAR LA CIUTAT**

40 anys, 40 raons

Eix 3 — Ciutat inclusiva, reciclar la ciutat

INCASÒL 40è aniversari

Primera edició: Juny de 2021

Director de l'INCASÒL: Albert Civit

Comissariat i text: Roger Subirà

Coordinació interna: Roger Rosich

Relators de l'INCASÒL per a l'Eix 3:

Pere Picorelli i Meritxell Jané

Disseny: wearejoin.com

Empresa d'impressió: Agpograf

- 8 UN URBANISME MÉS SOCIAL**
- 12 LA RENOVACIÓ DE LA CULTURA URBANÍSTICA A CATALUNYA**
- 16 LA IMPARABLE CONCENTRACIÓ URBANA**
- 20 CONCENTRACIÓ I MODEL URBÀ A CATALUNYA**
- 24 MODEL URBÀ A CATALUNYA: COMPACITAT, VERTEBRACIÓ I COMPLEXITAT**
- 32 RECICLAR LA CIUTAT**

RAÓ N°15

**AJUDEM A PRESERVAR I REHABILITAR
EL PATRIMONI ARQUITECTÒNIC DE
POBLES I CIUTATS**

RAÓ N°16

**MILLOREM L'ESPAI PÚBLIC
DELS NUCLIS HISTÒRICS
DE POBLES I CIUTATS**

RAÓ N°19

**CONTRIBUÏM A LA CREACIÓ DE NOVES
CENTRALITATS URBANES**

RAÓ N°20

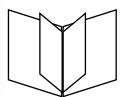
**FEM ACTUACIONS ESTRATÈGIQUES
PER A LA MILLORA DELS BARRIS**

RAÓ N°17

**ESTEM COMPROMESOS AMB UN
MODEL DE CIUTAT MEDITERRÀNIA,
COMPACTA I DIVERSA**

RAÓ N°18

**AJUDEM A REVERTIR SITUACIONS DE
DEGRADACIÓ DE BARRIS I POLÍGONS
D'HABITATGE**



Les raons les trobaràs a la pàgina 18 d'aquest eix

A MITJANS D'AQUEST SEGLE, EL 70 % DE LA POBLACIÓ MUNDIAL VIURÀ EN CIUTATS. DES DE L'APARICIÓ DE LES PRIMERES CIUTATS DE L'ANTIGUITAT, EL PROCÉS DE CONCENTRACIÓ URBANA HA ESTAT IMPARABLE. AVUI, JA NO PARLEM NOMÉS DE GRANS CIUTATS, LA TERRA S'ESTÀ CONVERTINT EN UN PLANETA DE MEGALÒPOLIS. SI VIVIM MAJORITÀRIAMENT EN CIUTATS, EL BENESTAR DELS ÉSSERS HUMANS DEPÈN, EN GRAN MESURA, DEL SEU CORRECTE GOVERN I PLANIFICACIÓ.

Per això, a l'hora de pensar la ciutat, cal posar la ciutadania al centre. El «dret a la ciutat» és el dret del ciutadà de ser el protagonista de la ciutat que ell mateix ha construït, de decidir-la i de gaudir de tots els beneficis que aquesta pot oferir. Per això, per implementar els Objectius de Desenvolupament Sostenible, l'Organització de les Nacions Unides confia principalment en les ciutats i regions, els governs que més propers es troben a les problemàtiques de la ciutadania i que més capacitat tenen d'incidir en la seva vida quotidiana. Les agendes urbanes són els programes concrets de les ciutats i regions per assolir aquests objectius.

Catalunya no ha estat aliena a aquest procés de concentració urbana: en ser un país d'acollida, les ciutats catalanes han hagut de suportar creixements sobtats que, durant la segona meitat del segle XX, han provocat problemes i disfuncions. La Catalunya urbana ha anat ampliant la taca urbanitzada en les darreres dècades, la qual cosa ha consumit una gran quantitat de territori. Avui, sense una estimació de creixement de població en el futur pròxim, cal concentrar-nos a millorar les condicions dels pobles i ciutats existents més que estendre'ls pel territori. És per això que parlem de «reciclar la ciutat», per adaptar-la a noves necessitats socials, per exemple, en matèria d'habitatge social.

La Catalunya urbana conviu amb uns territoris interiors i rurals que es van buidant, uns territoris que són clau en el desenvolupament sostenible del país en aspectes com ara el medi ambient, l'energia o la producció d'aliments. Però Catalunya també es beneficia d'un model territorial i urbà en xarxa: un sistema de pobles i ciutats diferents, molt ben relacionats entre si, on cada peça del sistema enforteix el conjunt i aporta els serveis propis de la ciutat a una immensa majoria de la població catalana. L'INCASÒL contribueix a enfortir aquesta xarxa de pobles i ciutats donant suport als ajuntaments per rehabilitar el seu patrimoni i millorar els seus espais públics. D'aquesta forma s'aconsegueix dinamitzar les economies locals i mantenir-hi la personalitat i el sentiment de pertinença, es contribueix a compensar la força de Barcelona i les altres àrees metropolitanes i es reforcen els territoris interiors.

Al llarg de la història, moltes ciutats han fet fallida i moltes d'altres han assolit grans nivells de prosperitat.

El disseny i el model d'una ciutat poden afavorir-ne el correcte funcionament: les ciutats compactes, ben estructurades i connectades i amb diversitat d'usos, no només afavoreixen la vitalitat de la seva economia i la resistència davant les crisis, sinó que prevenen dinàmiques socials negatives com ara la segregació i l'exclusió. L'INCASÒL està compromès amb aquest model de ciutat, que és el propi de moltes ciutats mitjanes catalanes i que, en algunes ocasions, s'havia abandonat en la planificació urbana de les dècades del franquisme. Projectar creixements urbans que estenguin de forma equilibrada la ciutat existent, atenent criteris de diversitat funcional i social, compactat i ben dotada de serveis i espais públics, ha estat una de les tasques dels primers quaranta anys de l'INCASÒL. Paral·lelament, des de l'Institut, s'han hagut de fer grans esforços per revertir situacions d'emergència en barris construïts en les darreres dècades del franquisme. Són operacions de gran complexitat on els problemes físics es barregen amb els socials.

Avui, el gran repte de l'INCASÒL és reciclar la ciutat existent per millorar la qualitat de vida de la seva ciutadania i generar oportunitats de progrés. Per fer-ho cal treballar en l'espai físic però pensant sempre en el seu efecte en el teixit social, per enfortir les xarxes de solidaritat i cohesió social que donen sentit a la ciutat.

UN URBANISME MÉS SOCIAL

Horacio Capel va dir que la ciutat era «el més gran invent humà», un espai pensat i preparat per a l'acollida, la convivència i l'intercanvi, seu de la innovació i el progrés i expressió màxima de la cultura, on convergeixen les noves idees i aquestes poden convertir-se en realitat. Cada ciutat és diferent, i en un món globalitzat les ciutats poden aportar una identitat i una cultura pròpies que fomenten l'arrelament i el sentiment de pertinença. Les ciutats generen riquesa i per això competeixen entre si en un escenari global per atraure inversions i visitants.

Però les ciutats també poden ser llocs on es perpetua la pobresa, s'agreugen les desigualtats i es concentren els conflictes. Oplulència i misèria, festa i revolta, cultura i violència, aglomeració i soledat, solidaritat i indiferència... Les oportunitats i les amenaces de la humanitat conflueixen a les ciutats, agreujar o alleugerir moltes de les tensions que afecten les nostres societats depèn de la seva dinàmica d'evolució futura; per això diem que la ciutat pot ser, alhora, el problema i la solució.

«La ciutat global ha sorgit com a emplaçament de noves reivindicacions: per part del capital, s'utilitza la ciutat com una mercaderia; però també sorgeix la protesta dels sectors més desfavorits de la població urbana. La formació de noves reivindicacions constitueix la ciutat global com a frontera per a un nou tipus de compromís. Ara anem a la

recuperació de la ciutat com a espai per mobilitzar i fer visible el poder dels sense poder»

Saskia Sassen. Catedràtica de Sociologia de la Universitat de Colúmbia, Nova York.

En els darrers anys, la forma d'intervenir a les ciutats i pensar-les ha anat prenent un accent cada cop més social: processos de participació ciutadana, perspectiva de gènere, urbanisme tàctic i noves formes d'activisme. L'urbanisme es defineix avui com un instrument capaç de mitigar les dinàmiques d'exclusió social i la creixent desigualtat; la ciutat és l'eina que, a través de la seva transformació, pot fer-ho possible. En molts indrets del planeta, les ciutats assagen estratègies d'intervenció que deixen de banda els instruments clàssics de l'urbanisme per combinar mesures socials amb d'altres d'ordenació física de l'espai. Projectes paradigmàtics com els d'Alejandro Aravena proposen una nova forma d'intervenir a la ciutat que es demostra útil a l'hora d'ordenar la informalitat que caracteritza la creixent suburbialització de les grans àrees urbanes dels països emergents. També a casa nostra, malgrat un ordre més que raonable i un control efectiu, fruit d'anys de consolidació d'una cultura urbanística pública, el valor dels «plans» ha anat cedint espai a les intervencions de caràcter més estratègic i a escales d'actuació més properes a l'arquitectura. Aquesta manera de fer encara pren més relleu quan, en un context d'estancament de

Fira de teatre al carrer de Tàrraga





la població, queda clar que la transformació i l'encaix les noves necessitats i requeriments han de trobar espai dins de la ciutat consolidada. Gestionar aquest canvi implica treballar amb unes escales i uns instruments clarament diferents dels que eren vàlids per planificar l'expansió i el creixement.

La fascinació que produeixen la ciutat i la urbanització com a fenomen clau per entendre la societat de finals del segle XX i inicis del XXI ha fet que, des dels anys seixanta del segle passat, més i més disciplines de les ciències socials hagin considerat la ciutat com el seu objecte principal d'anàlisi i estudi. Antropòlegs, sociòlegs, geògrafs, economistes, historiadors, filòsofs i ecòlegs, entre d'altres, han escrit les seves pàgines més memorables parlant de la ciutat. A Catalunya, noves institucions com el Centre de Cultura Contemporània de Barcelona han fet del fet urbà un dels seus grans focus d'interès. A través d'exposicions, premis, xerrades i publicacions que han portat a Barcelona els principals estudiosos de la matèria, Barcelona i Catalunya s'han anat convertint en un focus de debat sobre el fet urbà. La discussió entorn de la ciutat, que havia estat reservada als arquitectes, amb grans noms com Rem Koolhaas, Aldo Rossi, Robert Venturi i Denise Scott Brown o Reyner Banham, ha anat cedint espai a veus potentíssimes de les ciències socials com ara Richard Sennett, Saskia Sassen, David Harvey, Richard Florida, Bruno Latour, Zygmunt Bauman o Jane Jacobs, gairebé tots provinents del o assimilats al món anglosaxó, o Manuel Castells o Jordi Borja, a casa nostra. Només en els darrers anys, una total assumpció d'aquests principis, incorporats a l'ADN de l'arquitecte, han alçat veus que reivindiquen, altre cop, el paper cabdal de l'arquitectura com a força social i transformadora. Zaida Muxí, Izaskun Chinchilla, Dolors Comas, Blanca Valdivia i les noves cooperatives i despatxos d'arquitectura com ara Lacol, Col·lectiu Punt 6, Equal Saree o Raons Públiques, entre d'altres, promouen a Catalunya la transformació de l'espai urbà amb una perspectiva inclusiva, cuidadora i un fort accent social, emprant noves eines de descripció i actuació que difereixen del disseny arquitectònic personalista i de lluïment propi de dècades passades.

França va ser pionera en la incorporació de les disciplines socials a la definició de la ciutat i la posada en pràctica d'un urbanisme més holístic. La *politique de la ville*, a partir

de la dècada de 1970, naixia del convenciment, per part dels gestors públics, que era necessari «un enfocament integral, i alhora social, econòmic i urbà dels problemes específics de les ciutats modernes». El programa, que va durar més de dues dècades (amb resultats desiguals), definia una sèrie d'àrees urbanes sensibles arreu del país que eren sotmeses a una anàlisi molt exhaustiva i obligava diversos ministeris a emprendre accions coordinades de caràcter molt divers. Prestigioses institucions acadèmiques i una potent base teòrica que bevia del clima intel·lectual del Maig del 68 hi donaven cobertura. El mateix any 1968, el filòsof francès Henri Lefebvre definia l'expressió «dret a la ciutat». Des de llavors, ressona com un eslògan: moviments socials i gestors polítics hi fan referència constantment, sigui en forma de reivindicació o directament com a síntesi d'un programa polític. Com totes les expressions àmpliament utilitzades de forma partidista, va perdent el sentit i es va banalitzant. Malgrat tot, en la seva formulació original el concepte segueix conservant un sentit potent: el dret a la ciutat és el dret del ciutadà a ser protagonista de la ciutat que ell mateix ha contribuït a construir. Davant les tensions i forces que hi actuen, que la veuen com una simple mercaderia i que no persegueixen el bé comú, sinó el benefici propi, la ciutat ofereix la possibilitat d'autoorganització dels més febles, de l'expressió de les voluntats col·lectives i pot ser un espai per a la solidaritat. Més enllà del significat polític, el text de Lefebvre inclou potents consideracions sobre els límits de l'urbanisme en la seva formulació més ortodoxa.

«El ser humano tiene la necesidad de acumular energías y de gastarlas, incluso de derrocharlas jugando. Tiene la necesidad de ver, oír, tocar, saborear, y la necesidad de reunir estas percepciones en un "mundo". A estas necesidades antropológicas que son elaboradas socialmente, se pueden añadir otras necesidades específicas que no son satisfechas por aquellas infraestructuras comerciales y culturales que los urbanistas habitualmente consideran, incluso de manera parsimoniosa o avara: la necesidad de actividad creativa, de la obra personal (no solo de productos y bienes materiales consumibles), o la necesidad de información y simbolismo, de lo imaginario y el juego»

Henri Lefebvre, *El derecho a la ciudad*, 1968.

Les lluites veïnals per fer arribar el metro a Nou Barris →





LA RENOVACIÓ DE LA CULTURA URBANÍSTICA A CATALUNYA

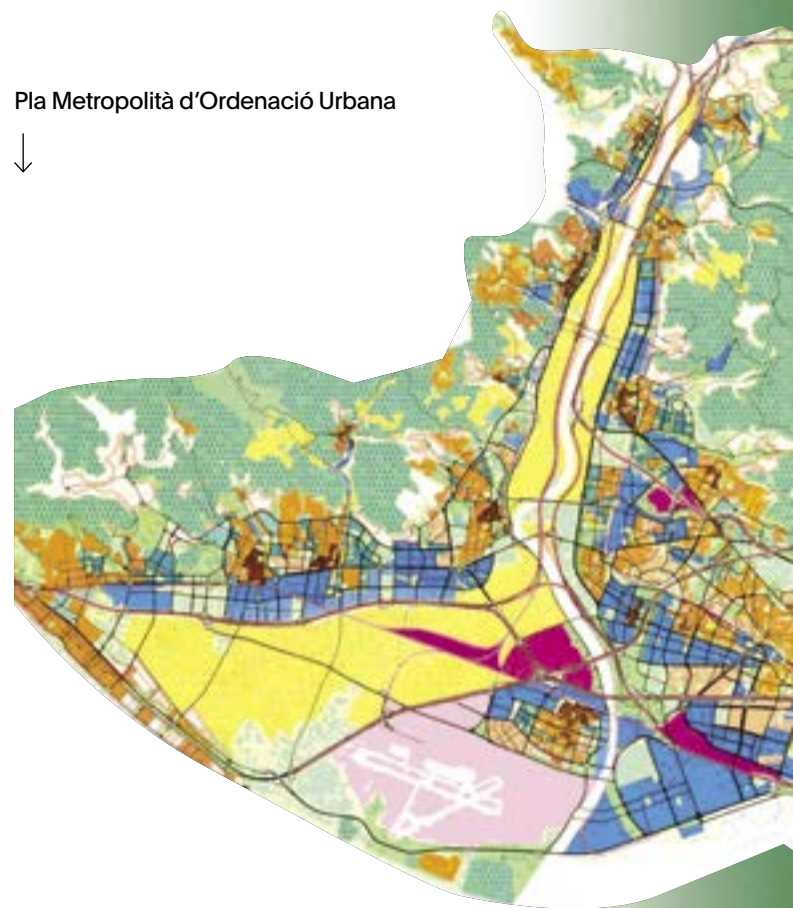
A Catalunya, el pla de l'Eixample és el primer acte d'un urbanisme que, per la seva importància, transcendeix les nostres fronteres. La *Teoría General de la Urbanización* d'Ildefons Cerdà posa les bases de l'urbanisme modern i marca un model urbà totalment nou, però és quan es materialitza a la capital i s'exporta a les ciutats mitjanes del territori que la societat comença a entendre què significa la proposta de Cerdà i pren consciència del que és i pot arribar a ser la ciutat moderna. Durant el noucentisme, per primer cop, la ciutat entra a formar part d'una aspiració col·lectiva a través d'un programa polític: el procés de construcció nacional iniciat en la Renaixença pren, a l'inici del segle, un camí més pragmàtic i el projecte de fer un país del segle XX comença amb la idea de ciutat com a emblema de civilitat per projectar-se després per tot el territori amb un horitzó de construcció nacional.

Per entendre el clima de Barcelona i les ciutats capdavanteres catalanes al tombant del segle XX, hem d'imaginar-nos unes ciutats que creixen frenèticament amb nous eixamples que veuen el naixement de noves arquitectures i grans infraestructures col·lectives. La millora econòmica i la renovació política impliquen una capacitat

organitzativa inèdita i la modernització de la societat té una conseqüència directa en la millora i creixement dels entorns urbans. Les ciutats ofereixen espais per al lleure i la socialització d'àmplies capes de la societat com mai s'havien vist abans: teatres, cinemes, passejos, cafès, comerços... Amb Barcelona al capdavant, que comença a jugar a la lliga de les ciutats europees, les ciutats catalanes viuen un renaixement cultural i social que, per desgràcia, es veurà dramàticament aturat amb l'esclat de la Guerra Civil.

A partir d'aquest moment, la pèrdua o la indiferència respecte del model que s'havia establert clarament i el feble lideratge públic davant d'un creixement urbà descontrolat porten als anys més grisos pel que fa al desenvolupament urbà a Catalunya. Durant les primeres dècades de restabliment de la democràcia, les noves institucions assumiran amb decisió i notable èxit la tasca de revertir les situacions creades per anys de deixadesa en el planejament urbà. A banda de la necessària actualització dels centres històrics, els problemes que caldrà revertir després del franquisme seran els derivats de les diferents dinàmiques de creixement de les perifèries residencials:

Pla Metropolità d'Ordenació Urbana



Projecte del port de Barcelona del Pla de la Ribera (1964) ↘



barris d'expansió suburbana densificats o dispersos, barris d'urbanització marginal o d'autoconstrucció i polígons d'habitatge massius en entorns urbans consolidats o bé amb febles connexions urbanes i, en conseqüència, amb greus dèficits de serveis públics. En tots aquests casos, l'INCASÒL serà un actor clau per revertir situacions d'emergència a partir de la seva creació l'any 1980.

Al costat de la ciutat informal i les actuacions puntuals en forma de polígons, el franquisme, a partir del 1950, també veu la necessitat de generar nous plans urbanístics que pretenen posar ordre en una ciutat poc articulada però que, per damunt de tot, tenen una voluntat clarament expansionista i desenvolupista. A Barcelona, l'extensió de la Diagonal cap al Llobregat i de la Gran Via (i els barris adjacents del districte de Sant Martí) cap al Besòs, es planifiquen a partir de la dècada de 1950. D'altres, com el pla de la Ribera, que transformava i densificava tota la línia costanera de Barcelona, no van arribar a materialitzar-se.

Tot ells assumen els mecanismes compositius del Movi-

ment Modern i del GATCPAC que, abans de la guerra, van tenir poc recorregut. Sovint prenen del model només aquells elements que interessaven al servei d'un urbanisme dominat per l'especulació: sí a l'alta densitat, però sense la dotació dels serveis i espais públics necessaris. Per aquesta raó, a Catalunya, hi ha pocs fragments urbans veritablement reeixits que responen a aquest model: el poblat d'Hifrensa (l'Hospitalet de l'Infant-Vandellòs), Can Mercader (Badalona) o Montbau (Barcelona), en són els més destacables. Aquests projectes, que sí que presenten una alta qualitat urbana, són insuficients per convèncer la ciutadania dels avantatges de la ciutat amb ordenació lliure (de blocs), respecte del model tradicional d'ordenació a vial i configuració en illes.

El resultat de les polítiques urbanes de l'època franquista és una insatisfacció manifesta amb el model urbà imperant que es fa sentir a partir de la dècada de 1970, en la qual s'alcen amb força les veus de moviments ciutadans i veïnals que reclamen un canvi de model urbà que els tingui en compte, alhora que promouen el canvi polític i social a les portes de la democràcia.



«Además de hacer historia, el movimiento ciudadano ha hecho otras muchas cosas a lo largo de estos años. En particular, ha hecho casa, ha equipado barrios, ha plantado árboles, ha abierto escuelas, ha viajado en nuevas líneas de autobuses, ha bailado en verbenas, ha bebido limonadas y sangrías y ha escuchado charlas en que la democracia y la inteligencia no podían ser palabras prohibidas»

Manuel Castells, 1977

A partir del restabliment de la democràcia, es passa de la crítica a l'acció: a la dècada de 1980 es revisen uns 500 plans municipals, no hi ha cap municipi de més de 2.000 habitants a Catalunya que no actualitzi la seva normativa urbanística. La recuperació urbanística de la ciutat i el seu rellançament econòmic obren un nou camp d'experiències d'intervenció urbana en les quals l'INCASÒL té un paper protagonista. La idea del «projecte urbà» significa actuar en una escala intermèdia entre el pla i l'arquitectura i esdevé un mecanisme efectiu que significa una total renovació de la cultura urbanística a Catalunya i una manera de fer que és reconeguda internacionalment. La «requalificació urbana» significa pensar la ciutat des d'ella mateixa, deixant de banda models teòrics estandarditzats per reconèixer els atributs diferencials i les potencialitats i dificultats de cada poble o ciutat. És el moment en què es remodelen els barris antics i s'articulen les perifèries a través de l'espai públic i una millora espectacular dels equipaments dotacionals i el transport públic. Les ciutats catalanes es reivindiquen com a ciutats mediterrànies, recuperen els seus fronts marítims i reconeixen els valors del seu model basat en la densitat, compacitat, articulació i diversitat. Només amb la implantació generalitzada d'aquesta renovada cultura urbanística es recupera, a Catalunya, un orgull social i un lideratge ciutadà en la transformació urbana. Però els gestors públics, en aquests darrers quaranta anys també han hagut de lluitar contra dinàmiques de suburbialització, empobriment d'ús i banalització que són pròpies, ja no només de les ciutats catalanes, sinó de la ciutat genèrica a escala global.

Vèiem, a l'Eix 1, com la transformació sistèmica i metabòlica de la ciutat, en un context de canvi climàtic, pot ser el gran vector de canvi dels entorns urbans en els propers anys; i a l'Eix 2, com resoldre el problema de l'accés a

l'habitatge és clau perquè la ciutat no expulsi els seus ciutadans més desfavorits. Tot això haurà de combinar-se amb un urbanisme transformador de les realitats urbanes que reforci i consolidi un model de ciutat inclusiva i integradora. Paral·lelament, des de l'arquitectura, es proposen nous discursos que demanen una aproximació encara més social: una ciutat que tingui cura de la seva ciutadania, que tingui en compte les persones amb capacitats diverses. Una ciutat que reconegui en el seu disseny les diferents experiències vitals dels seus ciutadans: ser mare, estar malalt, fer-se gran o dependent, ser un nen, perdre la feina, tenir mobilitat reduïda...

«Las instituciones que se dedican a trabajar con la ciudad nos han sustraído el sentido biológico y multidimensional de esta. Tomemos los grandes conceptos de planificación urbana del siglo XX: la zonificación o la ordenación de circulaciones. Ambas son herramientas orientadas al principio de actuación. La zonificación establece qué usos pueden producirse en cada área de la ciudad, pero con "usos" no se refiere a tomar el sol o pasear»

Izaskun Chinchilla, *La ciudad de los cuidados*, 2020.

Vista del front marítim de Barcelona →





LA IMPARABLE CONCENTRACIÓ URBANA

Si el segle XIX va ser el segle dels imperis i el segle XX el dels estats nació, el segle XXI podria ser el de les ciutats. Els éssers humans hem anat decidint que la ciutat és l'hàbitat més adient per poder convertir en realitat les aspiracions personals i col·lectives i des del naixement, el procés de concentració urbana ha estat imparable i paral·lel al desenvolupament de la civilització. En els darrers anys i en els que vindran es dona una situació paradoxal: la taca urbanitzada creix molt més ràpidament que no pas l'augment demogràfic, i això es dona en un context d'augment de la població en progressió geomètrica a escala global.

Durant el quart mil·lenni abans de Crist, a la regió de Mesopotàmia (a l'actual Iraq) entre els rius Tigris i Eufrates, els pobles caçadors i recol·lectors comencen a establir-se en assentaments estables i cap al 3000 aC, amb el perfeccionament de l'agricultura i la ramaderia, aquestes concentracions de població donen naixement a les primeres ciutats. Amb les ciutats s'estableixen les estructures socials, els cultes religiosos, la indústria, la navegació, l'intercanvi, la moneda, la política, la guerra i, a poc a poc, tot allò que defineix la civilització.

La primera ciutat a arribar al milió d'habitants va ser Pequín l'any 1750. Anteriorment, la Roma imperial havia arribat als 700.000 i Bagdad havia arribat a comptar amb uns 900.000 ciutadans el 1200 dC. El procés de concentració a les ciutats s'accelera durant la Revolució

Conjunt de torres residencials a Hong Kong





Faveles a Rio de Janeiro

Industrial, quan, per primer cop, les classes proletàries i més desafavorides viuen tota la seva vida sense sortir d'immenses ciutats com Londres, la més gran del món al segle XIX.

L'any 1800, només el 3 % de la població vivia en ciutats, el 1990 ja era el 43 % i el 2014 ja arribava al 54 %. A la dècada de 1980, al món hi havia 226 ciutats amb més d'un milió d'habitants. Avui n'hi ha 36 de més de 10 milions i quasi 600 superen el milió. L'any 2050, el 70 % dels habitants del planeta viurà en ciutats, en aquest moment la Terra ja tindrà 9.000 milions d'habitants, i arribaran als 10.000 a finals de segle.

El món s'urbanitza a marxa accelerada, la meitat de la població mundial ja viu en el 2,5 % del territori del planeta. Avui ja no només parlem de ciutats, àrees metropolitanes o grans ciutats. La Terra s'està convertint en un planeta de megalòpolis: regions senceres on s'agrupen grans ciutats les àrees metropolitanes de les quals se superposen en macroregions superpoblades. L'any 1990 hi havia deu megaurbs, l'any 2030 n'hi haurà més de quaranta. L'illa japonesa de Honshū, amb el Gran Tòquio, Yokohama i Saitama, formen una xarxa contínua de quaranta milions d'habitants. A la costa est dels Estats Units, una successió de ciutats connectades creen un corredor que s'anomena «BosWash», perquè s'estén de Boston fins a Washington amb 52 milions d'habitants. Però un dels casos més impressionants es dona a la zona del delta del Iang-Tsé a la Xina, on el Govern xinès planeja agrupar desenes de grans ciutats sota el nom de Jing-Jin-Ji; quan sigui una realitat serà l'única ciutat del món amb 9 aeroports, 7 línies de tren d'alta velocitat, 3 sistemes de metro i 130 milions d'habitants.

Una de les conseqüències de l'augment demogràfic a les ciutats és l'augment de la taca urbanitzada a escala mundial. Si assumim que un bon urbanisme per a qualsevol ciutat hauria de tenir en compte la diversitat d'usos i social, l'accessibilitat a peu o amb mobilitat tova i la integració econòmica, la realitat de la urbanització al planeta desmenteix aquests principis. En una bona part del món, la ciutat creix de forma dispersa, amb densitats molt baixes, segregació d'usos i de la població per nivells de renda. El resultat és dramàtic: si ara les ciutats representen entre aproximadament el 2,5 % de la superfície

terrestre del planeta, l'any 2050 arribarà al 4 % o, fins i tot, 5 %. Segons estudis d'UN-Habitat, en els pròxims quinze anys, les àrees urbanes dels països industrialitzats s'expandiran un 150 % mentre que la població només creixerà un 20 %. En el mateix període, les ciutats dels països en vies de desenvolupament triplicaran la seva superfície edificada, mentre que la població es duplicarà.

La ciutat global està avui hiperconnectada i cada vegada és més similar pel que fa als seus edificis, activitats i formes de vida i cultura; i també, al mateix temps, està de forma similar internament fragmentada, ja que aglutina totes les contradiccions i totes les diferències socials i econòmiques que es produeixen al món. A mesura que la població es concentra en ciutats més grans i complexes, el benestar de la ciutadania depèn, cada cop més, del seu correcte funcionament, govern i planificació. No només la població es concentra a les ciutats, també ho fa la riquesa: a les 600 ciutats econòmicament més dinàmiques del món s'hi genera el 55 % del PIB i, en conjunt, el 70 % del PIB mundial es genera a les ciutats. Però aquesta acumulació de riquesa no es reparteix de forma uniforme: en molts països, les ciutats accentuen les desigualtats amb dinàmiques físiques de segregació que costaran molt d'aturar i revertir. L'Organització de les Nacions Unides ha calculat que 883 milions de persones viuen en barris marginals que no reuneixen les mínimes condicions de salubritat o seguretat.



Intervenció a l'espai públic del conjunt
històric i monumental d'Horta de Sant Joan



Un dels Objectius de Desenvolupament Sostenible de l'Organització de les Nacions Unides, el número onze, fa referència directa a assolir ciutats i comunitats sostenibles, però fer realitat els altres setze objectius depèn, en bona part, del paper que hi juguin les ciutats en els propers anys. Amb aquest convenciment, l'any 2016, a Quito (Equador), governs locals i regionals d'arreu del món es van reunir en la històrica conferència HABITAT III organitzada per ONU-Habitat. La cimera de Quito partia de la premissa que les administracions locals i regionals, per proximitat, agilitat i contacte amb la realitat diària de la ciutadania, són les que tenen més capacitat d'incidir i transformar el seu dia a dia. Per altra banda, tenint en compte el procés de concentració urbana, una millora substancial de la qualitat de vida a les ciutats és, en efecte, una millora que beneficia bona part de la humanitat. La cimera de Quito va significar un canvi de perspectiva sense precedents: des de la típica geopolítica del segle XX, dominada pels estats i que l'Organització de les Nacions Unides encarna millor que cap altre organisme mundial, s'admet que els àmbits de govern subnacionals i locals són crucials per a la consecució dels reptes globals.

Dins del mencionat objectiu número onze, s'estableixen set fites que reforcen el caràcter integrador i transversal de l'Agenda 2030, i que incideixen en aspectes que, tradicionalment, han estat un àmbit de competència d'urbanistes i planificadors urbans: l'accés a l'habitatge, la recuperació de barris marginals, la millora de la qualitat dels espais lliures, la consecució d'una urbanització més integradora i participada, la protecció del patrimoni cultural o l'impuls i reforçament de la planificació territorial.

A Quito, ciutats i regions d'arreu del món es van comprometre a posar en marxa programes d'acció per assolir els Objectius de Desenvolupament Sostenible. Aquests programes són les Agendes Urbanes, i en el seu conjunt es coneix el programa com la «Nova Agenda Urbana», un moviment d'escala mundial. La Nova Agenda Urbana és un extens document de 175 punts, on se subratlla la importància dels vectors

socials, ambientals i econòmics per a la consecució d'hàbitats urbans veritablement sostenibles, i es confirma i s'amplia així l'aproximació conceptual en què es basa l'Objectiu de Desenvolupament Sostenible número onze.

El Govern de Catalunya es va adherir des de l'inici a aquesta iniciativa global i es va comprometre a redactar una agenda urbana per a Catalunya. Amb aquest objectiu, l'abril del 2017, el Consell Executiu de la Generalitat va acordar elaborar l'Agenda Urbana de Catalunya. El novembre del 2018 es va constituir l'Assemblea Urbana de Catalunya, els membres de la qual van signar la Declaració per una Agenda Urbana de Catalunya i van aprovar l'inici del procés de participació per a la seva elaboració. Entre els mesos de juny i juliol del 2019 es va desenvolupar el primer procés participatiu per definir els reptes i oportunitats que ha d'abordar l'Agenda Urbana de Catalunya. N'han resultat dotze objectius, dividits en sis eixos, que s'alineen amb les fites de l'Agenda 2030, en especial amb aquelles que tenen una dimensió urbana. El pròxim pas serà enllestir el Pla nacional per a la implementació de l'Agenda 2030 a Catalunya, que ha de ser l'eina que permeti, al nostre país, potenciar les oportunitats i afrontar els reptes que planteja la creixent urbanització.

«És necessari abundar en les polítiques de sostenibilitat social amb aspectes com la inclusió, la cohesió, la diversitat o la igualtat entre persones, des de la sostenibilitat ambiental, cal apostar decididament per la transformació del model energètic, actualment basat en la seva majoria en fonts d'energia no renovables, en relació amb la sostenibilitat econòmica, cal cercar nous models productius que aprofitin els avantatges de la concentració urbana, com les noves tecnologies i xarxes de comunicació»

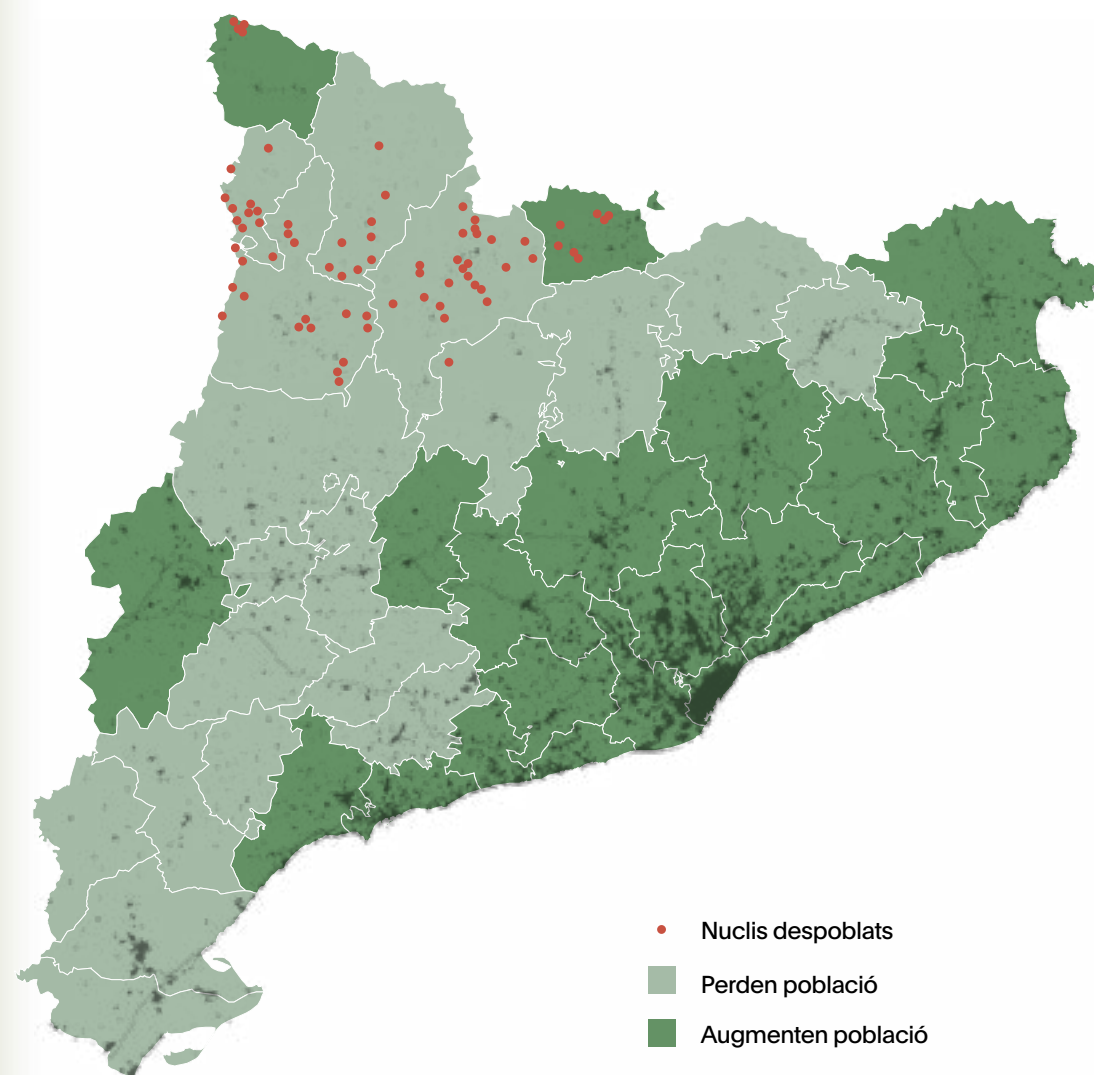
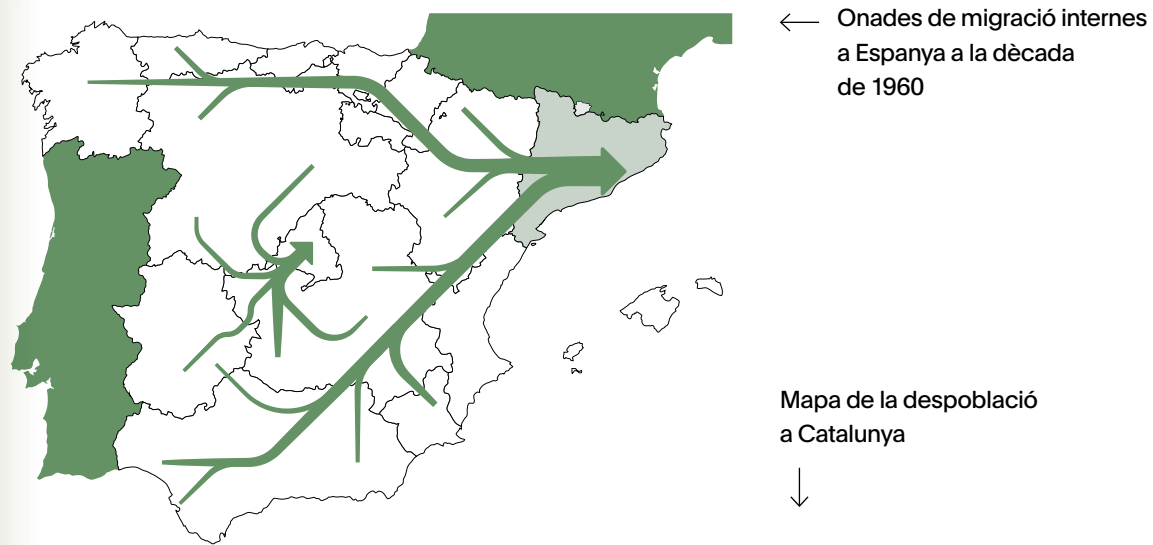
Objectius de l'Agenda Urbana de Catalunya

CONCENTRACIÓ I MODEL URBÀ A CATALUNYA

Catalunya no ha quedat fora d'aquest procés de concentració urbana. El fort creixement econòmic i demogràfic dels darrers cent anys no ha estat homogeni: el moviment del camp a la ciutat (que es coneix com a èxode rural) és molt antic a Catalunya, però s'accelera fortament amb la Revolució Industrial. Les ciutats, a més, són les principals destinatàries de les grans onades migratòries del segle XX i XXI. No només la Catalunya rural omple les ciutats, sinó que l'Espanya rural també es buida i es concentra en ciutats com ara Madrid, Bilbao o Barcelona en un període molt curt de temps fugint de la misèria, sovint invertint tot el que tenien a comprar un bitllet només d'anada amb unes perspectives incertes. Les ciutats absorbeixen amb grans dificultats aquesta allau de nousvinguts amb un greu problema d'allotjament i de creixement urbà descontrolat (tal com hem vist a l'Eix 2).

Igual que el camp de Castella, Aragó, Andalusia o Extremadura, hi ha una Catalunya que també fa dècades que es buida lentament. Si bé, en els darrers anys, el ritme de despoblació s'ha alentit, hi ha 32 comarques que es poden considerar rurals si ens basem en paràmetres com la seva densitat de població. En aquestes comarques, molts municipis acusen la distància a una ciutat important, la manca d'oportunitats i l'envelliment. Això es nota especialment a la Catalunya occidental: la Franja de Ponent,





el Prepirineu i el Pirineu occidental. Un territori que és clau en el desenvolupament sostenible del país per la seva biodiversitat, la producció agroalimentària i la presència de grans infraestructures hidràuliques o energètiques. A comarques com les Garrigues, la Terra Alta, la Noguera, l'Alt Urgell i el Pallars Jussà, hi ha gairebé 200 petits nuclis deshabitats (52 són al Pallars Jussà).

El 1860, el 47% de la població a Catalunya vivia en municipis de menys de 2.000 habitants. Barcelona va ser la primera ciutat espanyola a superar el milió d'habitants l'any 1930. L'any 1970 les ciutats catalanes de més de 2.000 habitants ja concentraven el 13,4% i avui prop del 95% es concentra en uns 300 municipis de més de 2.000 habitants i vuit de cada deu persones viuen en municipis de més de 10.000 habitants.

Catalunya basa el seu model territorial en una xarxa madura de pobles i ciutats, de gran personalitat, que són centres de serveis al territori. Aquest model territorial comença a bastir-se durant les primeres dècades del segle XX, quan Prat de la Riba inventa l'expressió «Catalunya-ciutat». La creació de la Mancomunitat, ara fa cent anys, representa l'inici dels estudis territorials a Catalunya. Amb l'impuls modernitzador que impregna el noucentisme, el gran repte que es planteja, en el marc d'un procés de construcció nacional, és posar fi al desequilibri entre la Catalunya urbana, culta i oberta al món, i la Catalunya rural, empobrida, mancada de serveis i d'oportunitats. Per als noucentistes, la ciutat representa l'espai del civisme i la seva construcció ordenada, eficient i moderna és sinònim de la construcció de la societat. Els ideals polítics i ètics convergeixen amb els artístics; cultura i política es donen la mà i comparteixen objectius: modernització i construcció nacional en un marc europeu i mediterrani. La construcció de la ciutat noucentista és una metàfora de la voluntat de bastir un estat modern i, per començar a implementar-lo, s'aborda la construcció d'una capital nacional: «la Gran Barcelona». Si, finalment, tota capital és l'elevació d'un valor nacional a categoria universal, podríem dir que, des del noucentisme, la representativitat universal de Catalunya es reparteix entre la capital i el territori, i es lliga el progrés del país al lideratge de la capital i l'empenta de la capital a la força territorial de la nació que li dona suport. Un encaix complex que, si bé pot haver generat conflictes, també pot ser entès com

dues forces en cooperació; amb un llenguatge contemporani, dues «marques» que treballen plegades en un món en el qual, cada cop més, el lideratge i el progrés econòmic no depenen tant de l'amplitud i els límits de les fronteres com de la capacitat pròpia de trobar un lloc, una identitat, en l'imaginari col·lectiu.

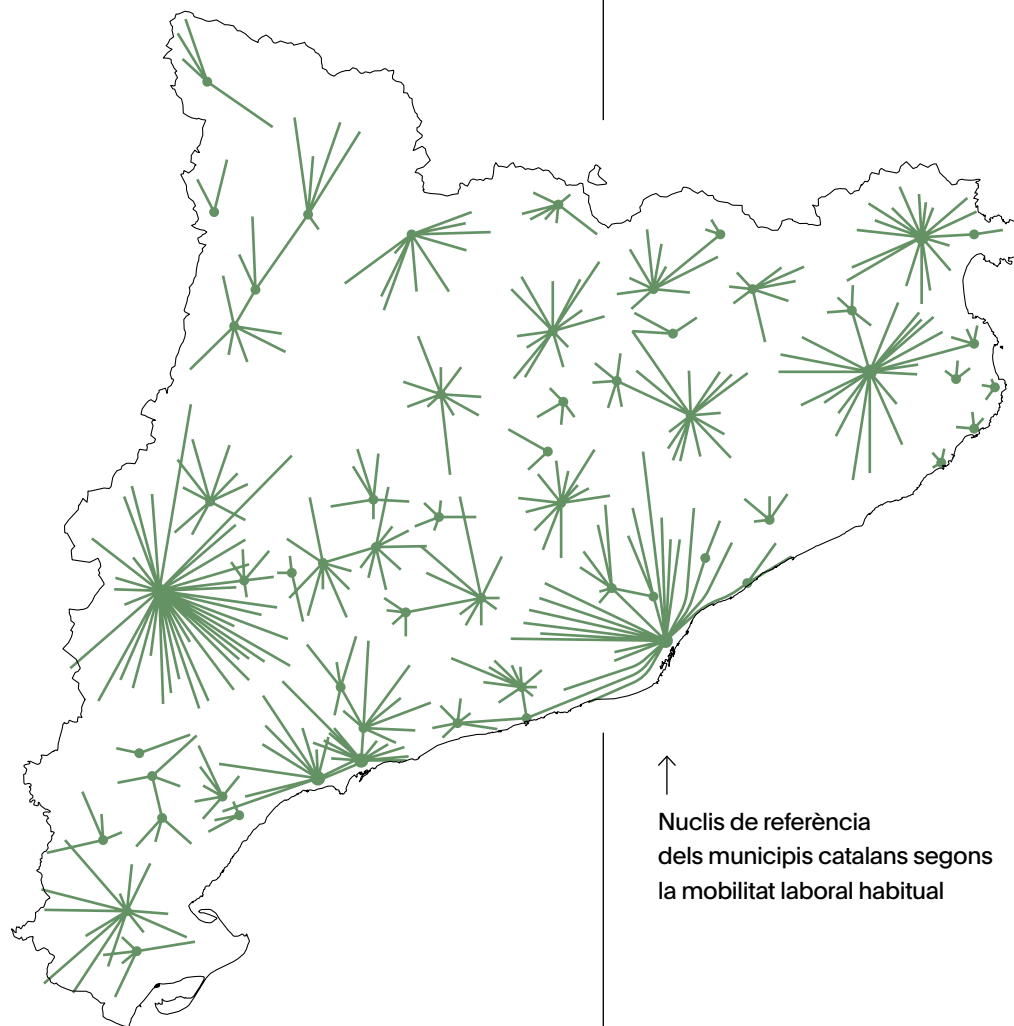
El somni noucentista de la Catalunya-ciutat no s'ha materialitzat en una sola ciutat que s'estén desordenada pel conjunt del territori, sinó en un conjunt equilibrat de ciutats mitjanes en xarxa, ben connectades, que conserven la seva identitat i són centres de referència i distribuïdors de serveis per tot el territori, i que compensen així el pes de la metròpolis Barcelona, la importància de la qual transcendeix les nostres fronteres.

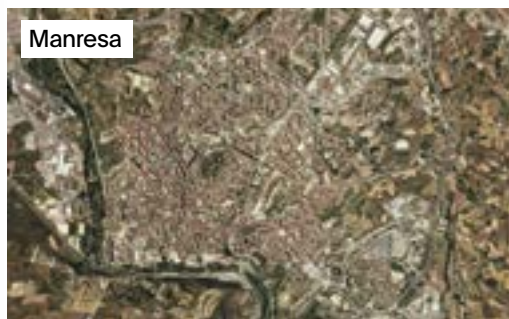
La Catalunya-ciutat ha esdevingut la Catalunya de les ciutats. La Catalunya d'avui té una població fonamentalment urbana i són els seus pobles i ciutats els que vertebreren el país. Vertebració és sinònim d'estructura i una estructura és un sistema de relacions. No totes les ciutats tenen la mateixa entitat: Barcelona i la seva densa àrea metropolitana constitueixen una metròpolis que es relaciona amb d'altres similars a escala global; amb una corona metropolitana de ciutats mitjanes, amb una forta personalitat pròpia, completen el principal sistema urbà de Catalunya. Les altres tres àrees metropolitanes (Girona, Tarragona-Reus i Lleida) són importants centres econòmics i nodes d'infraestructures que generen relacions al seu territori proper. Més enllà, una trentena de ciutats mitjanes són centres de serveis i d'equipaments per als seus territoris propers. Amb una xarxa d'infraestructures madura que les relaciona, aquest sistema es pot llegir com un país-ciutat en què cada peça del sistema enforteix el conjunt i proporciona els serveis propis de la ciutat a una immensa majoria de la població catalana.

«Aquestes "trenta ciutats" tenen ja avui una població superior al milió d'habitants i ofereixen la capacitat potencial de ser, en llur conjunt, la segona capital de Catalunya. "Ciutat" repartida, dispersa i discontinua, que superaria en canvi els desajustos interns amb què es troba la primera ciutat, Barcelona, i els desavantatges imposats per ella a la resta del territori»

Joan Busquets

En definitiva, aquesta xarxa de ciutats és el primer element, i potser el principal, que garanteix l'equilibri i la cohesió territorial a Catalunya. La seva distribució territorial cobreix de forma raonable el conjunt del territori i és sorprenentment isòtropa amb l'excepció dels territoris d'alta muntanya i les grans planes de ponent. La presència d'aquestes ciutats suposa una distribució més homogenia





de la població i la riquesa al territori, i com va dir Andreu Mas-Colell, la seva vitalitat econòmica depèn de mantenir un «cert aire de ciutat» o de «ciutat ben formada» perquè «la mateixa idea de ciutat reté el capital creatiu i humà i aquest tendeix a sempre a concentrar-se»; una idea que era vàlida per als homes del noucentisme i ho segueix sent cent anys després.

El fort creixement urbà del segle XX ha comportat l'empobriment, banalització i homogeneïtzació de les àrees urbanes arreu del món, és el que Rem Koolhaas va anomenar la «ciutat genèrica». Si bé la ciutat resultant de l'explosió urbanística del segle passat presenta, a Catalunya, trets i fenòmens que no difereixen substancialment del que ha succeït arreu del planeta, aquesta ciutat genèrica es combina, a casa nostra, amb unes ciutats que mantenen tots els seus atributs històrics i conserven un alt valor patrimonial i identitari. Per sort, i a diferència de molts altres indrets del món, Catalunya no ha viscut la destrucció generalitzada ni la pèrdua dels seus teixits històrics rellevants en l'època contemporània i això es tradueix en un patrimoni arquitectònic i urbà únic i extraordinàriament ric.

A Catalunya hi ha sis conjunts monumentals inscrits a la llista de Patrimoni Mundial i un gran nombre de conjunts monumentals, jaciments arqueològics i elements arquitectònics amb diferents graus de protecció. Aquest patrimoni construït, unit al patrimoni immaterial, forma la identitat de pobles i ciutats i, unit a la llengua i el paisatge, defineixen la nostra cultura com a país. El patrimoni arquitectònic i urbanístic de pobles i ciutats és un element imprescindible per a la seva vitalitat econòmica, genera riquesa i fixa població; és un dels elements que garanteix l'èxit futur del nostre model territorial en xarxa.

Per enfortir i cohesionar encara més aquesta xarxa, la Generalitat i les diputacions donen suport als ajuntaments per mantenir el seu dinamisme i la seva forta personalitat, contribuint a la cohesió del país i a equilibrar la Catalunya urbana i els territoris rurals. L'INCASÒL, a través dels programes «1,5% Cultural» i «Reviure les velles ciutats», hi juga un paper fonamental donant suport a la preservació i dinamització del patrimoni arquitectònic de pobles i ciutats. Gràcies a aquests programes, l'INCASÒL ha ajudat a rehabilitar i a donar nous usos socials a edificis

històrics i monuments i a rehabilitar l'espai públic de molts municipis des de l'any 1997. En conjunt, 745 actuacions en 370 municipis.

RAÓ 15 - AJUDEM A PRESERVAR I REHABILITAR EL PATRIMONI ARQUITECTÒNIC DE POBLES I CIUTATS

RAÓ 16 - MILLOREM L'ESPAI PÚBLIC DELS NUCLIS HISTÒRICS DE POBLES I CIUTATS

MODEL URBÀ A CATALUNYA

COMPACITAT, VERTEBRACIÓ I COMPLEXITAT

Les ciutats catalanes tenen característiques comunes, ja que segueixen el model de la ciutat densa i mediterrània. Però, ni totes les ciutats són iguals ni, dins de cada ciutat, tots els barris ho són. Els diferents models urbans i la configuració dels seus barris generen formes de viure i problemàtiques específiques. El nucli antic, els eixamples, els polígons d'habitatge, els barris de baixa densitat, els nuclis dispersos, els centres de negocis o els polígons exclusivament dedicats al comerç o a la indústria... Tots formen, en conjunt, la ciutat, però per separat, no tots compleixen les condicions del que entenem que ha de ser la ciutat.

En la història, moltes ciutats han fet fallida i moltes d'altres han arribat a grans nivells de prosperitat. Com descrivia Jane Jacobs al seu llibre *The Death and Life of Great American Cities*, un text fonamental per entendre el funcionament real de la ciutat, les grans teories i tradicions urbanístiques històriques, especialment aquelles de caràcter més acadèmic, són incapaces d'interpretar la complexitat social que cada forma urbana genera. A partir de l'observació detallada, a peu de carrer, del conjunt d'interaccions socials i relacions en l'espai públic que s'hi donen, Jacobs conclou que el disseny de la ciutat és determinant a l'hora d'explicar el seu funcionament en un camp que els urbanistes no havien tingut en compte fins llavors. La configuració física de la ciutat, considerada fins a una escala de detall que inclou des dels traçats dels

carrers a l'amplitud de les voreres, determina un conjunt de dinàmiques, sovint no previstes, que fan aflorar un complex entramat social que determina el seu èxit o fracàs: la seva salut social i econòmica, la resiliència davant les crisis i el benestar i seguretat de la seva ciutadania.

«No hay ninguna lógica que pueda ser impuesta a la ciudad; la gente la hace, y es a ella, no a los edificios, a la que hay que adaptar nuestros planes.

»La confianza en las calles de una ciudad se construye a lo largo del tiempo a través de muchos, muchos, pequeños contactos públicos en las aceras... la mayor parte de ellos son ostensiblemente triviales, pero su suma no es en absoluto trivial.

»La intrincada mezcla de usos diversos (urbanos) en las ciudades no es una forma de caos. Por el contrario, representa una forma compleja y altamente desarrollada de orden»

Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, 1961.

Avui, els principis descrits per Jane Jacobs estan plenament assumits pels planificadors i gestors urbans. Quan pensem en la ciutat, pensem en models urbans que permetin i donin espai a la complexitat social i evitin, en

Vista del conjunt monumental de Tossa de Mar





↑
Plaça Major de Vic



la mesura del possible, la creació de dinàmiques d'exclusió que accentuïn les desigualtats. El model resultant deixa de banda principis establerts en l'urbanisme model, com la radical separació d'usos i funcions urbanes, i recull la complexitat de la ciutat tradicional que es pot resumir en tres factors determinants: **compacitat, vertebració i complexitat**. Combinats, aquests tres factors vinculen la forma de la ciutat i la seva estructura amb el seu correcte funcionament des del punt de vista social i econòmic.

RAÓ 17 – ESTEM COMPROMESOS AMB UN MODEL DE CIUTAT MEDITERRÀNIA, COMPACTA I DIVERSA

Com ha de ser la ciutat perquè contribueixi a millorar la qualitat de vida de la seva ciutadania i al seu progrés personal i col·lectiu?

La ciutat ha de ser compacta:

Vegeu la figura 1

El model urbà que predomina a Catalunya és el de ciutat compacta i densa, propi de la ciutat mediterrània. La ciutat densa i compacta concentra molta població en un espai reduït i, a més, té uns límits ben definits. Aquest model de ciutat consumeix menys territori i permet una gestió més eficient, ja que els serveis públics es troben a l'abast de la ciutadania en un entorn de proximitat i també afavoreix la mobilitat sostenible. Està demostrat que els entorns urbans densos gasten menys aigua i energia i emeten menys CO2. La densitat, a més, afavoreix l'activitat econòmica, l'animació (i seguretat) al carrer i les interaccions socials. Perquè això sigui així, cal que la densitat es reparteixi de forma homogènia: malgrat tenir la mateixa densitat, no és el mateix concentrar la població en torres de gran alçària, molt separades entre si i que alliberen molt espai buit entre elles, que fer-ho en illes d'alçària mitjana, alineades als carrers i amb espais lliures repartits en petits parcs i places. Per això, la densitat s'ha de combinar amb la compacitat que significa tenir uns límits urbans clars (una ciutat que acabi de cop i que no es desdibuixi o difumini a mesura que s'allunya del centre) i que, en tot el seu territori, presenti una configuració semblant, és a dir, sense grans espais buits ni discontinuïtats interiors i amb la població i l'activitat repartides de forma equilibrada dins tota la seva extensió.

A l'altre extrem trobem la ciutat dispersa, la que s'estén com una taca d'oli pel territori amb densitats molt baixes. Al costat de les ciutats compactes hi conviuen perifèries residencials on les cases amb jardí estenen la taca construïda en espais que no haurien d'haver estat ocupats. És el fenomen que anomenem «dispersió urbana» i que impossibilita una de les condicions de la ciutat: la seva capacitat de crear comunitats. A les ciutats compactes s'hi generen xarxes de responsabilitat social que afavoreixen la inclusió de la població, el sentiment de comunitat i l'absorció de la població nouvinguda. Per això, la compacitat és una condició necessària perquè la ciutat sigui també inclusiva, ja que crea xarxes de solidaritat i seguretat

basades en la confiança en el veïnat, el coneixement mutu i l'existència d'espais de socialització; on totes les realitats personals i formes de viure poden tenir cabuda. Les ciutats compactes i inclusives són capaces de generar vincles i afinitats entre les persones, fins i tot aquelles que són molt diferents entre si, integrant i gestionant la diferència. La ciutat dispersa, en canvi, aïlla i segrega la població en funció de múltiples arguments de separació: el color de la pell, el nivell econòmic, països de provinença, etc.

La dispersió (*urban sprawl*) és típica d'algunes ciutats nord-americanes. Al món (especialment els països anglosaxons) hi ha moltes ciutats que han crescut seguint el model de la ciutat dispersa, però la ciutat de Los Angeles és el paradigma d'aquest model urbà: amb 13 milions d'habitants, la taca urbana ocupa uns 140 quilòmetres, una distància equivalent a la que hi ha de Tarragona a Blanes o de Barcelona a Andorra. La dependència del cotxe és total. A Los Angeles hi ha més cotxes que persones i les seves autopistes, algunes de vuit carrils per banda, actuen com a barreres que segreguen barris sencers i comunitats. Cada habitant passa una mitjana de 45 minuts al dia al volant, al llarg de l'any, més d'onze dies complets. El transport públic i els espais de socialització són escassos, la poca vida de barri provoca l'aïllament de molts dels seus habitants. És un exemple clar de com la configuració física de la ciutat impossibilita la creació de comunitats i la inclusió de la seva ciutadania.

El model de ciutat jardí, nascut a Anglaterra amb un rerefons utòpic i assajat per primer cop l'any 1904 a Letchworth Garden City, també va tenir recorregut a Catalunya des d'inicis del segle XX. La societat cívica la Ciutat Jardí en va ser una gran defensora a Catalunya i partia d'una crítica, més o menys encoberta, al model urbà que representava l'Eixample de Cerdà en ple desenvolupament. Els seus objectius eren la descentralització de l'aglomeració urbana de Barcelona, la reintegració del treball humà dins la natura i la protecció del paisatge. Puig i Cadafalch, Rubió i Tudurí o el mateix Joan Güell en van ser membres. El 1902, el seu fill Eusebi i Antoni Gaudí van importar directament la idea nascuda a Anglaterra a través del projecte del Park Güell de Barcelona que es va començar a urbanitzar, però que no va arribar a ser ocupat per cases. Altres ciutats jardí es van projectar al voltant de l'Eixample, especialment a la zona que ara ocupa el districte de les Corts, però tampoc van arribar a



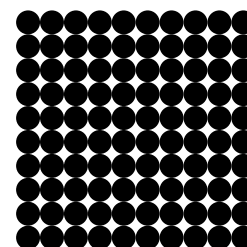
↑
Model de ciutat compacta i densa

Figura 1



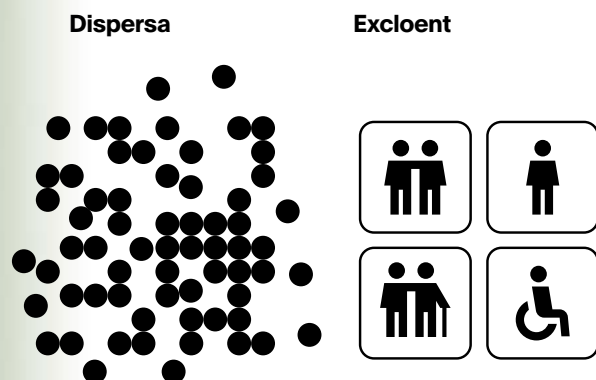
Compacta

Inclusiva





↑
Model de ciutat dispersa i excloent



realitzar-se. Les que sí que van veure la llum a casa nostra estaven destinades, en la majoria de casos, a usos vinculats al lleure i les vacances i sovint eren d'una extensió discreta. Com a testimonis d'aquest model urbà ens han quedat la urbanització de S'Agaró de l'arquitecte Rafael Masó, Terramar a Sitges o el passeig de Maristany de Camprodon. En comptades ocasions les ciutats catalanes van optar per planificar el seu creixement confiant en aquest model urbà, amb l'única excepció rellevant de l'Eixample Malagríada d'Olot i algun petit barri com el de Sant Narcís a Girona.

La situació canvia a partir de l'any 1957, quan arriba un nou model de cotxe assequible de producció nacional, el Seat 600. La seva irrupció comportaria la universalització de l'ús del vehicle privat a casa nostra. Aquest fet, unit al poc control urbanístic per part de les autoritats i l'emmirallament en els models de les urbanitzacions suburbanas nord-americanes, que cada cop eren més presents al cinema i la televisió, va comportar que moltes famílies comprassin parcel·les, més o menys assequibles, en zones no urbanes, sovint muntanyoses i sense una urbanització prèvia. Les urbanitzacions catalanes són de configuracions i nivells d'urbanització molt diversos. En general, la seva qualitat i consolidació depenia de la facilitat o dificultat per accedir-hi. Totes elles, en conjunt, representen un repte territorial i mediambiental, ja que generen un model urbà dominat pel cotxe i lesiu amb el paisatge. Les que han resultat més problemàtiques són aquelles que no van ser mai previstes, que van néixer de forma espontània, amb la mínima expressió d'un vial per accedir-hi i es van materialitzar en habitatges autoconstruïts.

Si analitzem el sòl urbà a Catalunya, observem que un 56 % és d'urbanització de baixa densitat, que acumula un 10 % dels habitatges. Catalunya té 1.433 urbanitzacions repartides per tot el territori que ocupen una superfície equivalent a 80.000 camps de futbol, quatre vegades l'extensió de la ciutat de Barcelona. Moltes d'aquestes arrossegueu problemes estructurals i garantir-hi els serveis bàsics és extremadament costós. La majoria d'aquestes no podran mai arribar a gaudir dels avantatges de la ciutat compacta. La població que viu en aquestes urbanitzacions depèn absolutament del cotxe i modifiquen de forma irreversible els espais naturals on s'ubiquen i la seva biodiversitat. El reconeixement d'aquestes urbanit-

zacions no només significa haver d'acceptar un model urbà ineficient i impropí, sinó que obliga les administracions a garantir-hi els drets i els serveis amb un cost i unes dificultats enormes. Revertir situacions de gran vulnerabilitat d'aquestes urbanitzacions ha estat un dels cavalls de batalla de la Direcció General d'Urbanisme des de la seva creació.

Aquest any 2020 hem vist fins a quin punt les xarxes de solidaritat són necessàries en els moments de dificultat. A molts pobles i ciutats, per exemple, els joves han ajudat les persones grans i més vulnerables a minimitzar els contactes socials i a respectar estrictament els confinaments, ens hem fet companyia i ens hem divertit amb els nostres veïns respectant les distàncies, moltes entitats socials han repartit àpats i aliments per a la gent que s'ha vist afectada econòmicament pels tancaments parcials o la pèrdua dels seus mitjans de vida. Tot això és possible gràcies a l'existència d'una xarxa de solidaritat mútua basada en el coneixement i la proximitat. La capacitat de donar ajuda també necessita una massa crítica, una certa densitat i varietat de perfils en el mateix espai de convivència. Tot això és possible als entorns urbans densos i és cada cop més difícil quan la ciutat es va desfent i dispersant.

Malgrat que els avantatges de la ciutat compacta estan plenament assumits a Catalunya, amb la pandèmia dels anys 2020 i 2021 també s'han tornat a aixecar veus que defensen models menys densos i persones que, davant l'amenaça que representa el virus en espais amb altes densitats (com pot ser el transport públic), tornen a optar per marxar fora dels entorns urbans. La forçosa irrupció del teletreball ha permès vincular físicament la feina i l'habitatge; això, unit a un renovat interès per formes de vida més connectades amb la natura i amb un ritme més relaxat, ha convençut moltes famílies de deixar la ciutat per retornar al poble de la seva família o convertir en primeres les seves segones residències. També s'ha tornat a obrir el debat sobre la idoneïtat dels barris residencials periurbans. Per a Catalunya, aquest incipient èxode urbà podria contribuir a un reequilibri territorial en benefici de les comarques més despoblades i podria permetre recuperar pobles i territoris en procés d'abandonament. Però aquest moviment en cap cas hauria de significar tornar a augmentar la taca urbanitzada, en forma de dispersió urbana, en el territori i el paisatge, repetint errors del passat.

La ciutat ha de ser vertebrada:

Vegeu la figura 2

Una ciutat vertebrada és la que té una estructura que garanteix l'accés als serveis i la seva qualitat, així com les oportunitats al conjunt de la ciutadania. Per aconseguir-ho, cal una correcta planificació que connecti totes les seves parts i una correcta repartició dels equipaments, els serveis, els espais verds i les infraestructures al conjunt del seu territori. Una ciutat vertebrada és una ciutat planificada i, a Catalunya, hi ha una gran tradició de planificació urbana: tots els municipis, per llei, tenen un pla que ordena el seu creixement. La geografia del territori on es troba una ciutat també afecta la seva vertebració: les ciutats planes i sense moltes discontinuïtats topogràfiques permeten una millor relació entre els seus barris i que cap d'aquests quedi desconnectat o aïllat. A més, una correcta planificació i una política pública d'inversió en infraestructures, equipaments, espais públics i programes socials pot mitigar, inclús revertir, la situació d'aïllament. En un territori fortament urbanitzat, com és bona part de Catalunya, tan important és la relació de les diferents parts de la ciutat entre si com el sistema de relacions que s'estableixen entre els diferents pobles i ciutats a través de les infraestructures o altres elements de connexió com el paisatge.

«Catalunya no és només un *patchwork* de formes urbanes arbitràriament disperses, sinó més aviat un sistema complex de relacions i esdeveniments sobre la base de les successives capes que se superposen al territori (físiques però també demogràfiques, econòmiques, culturals) i les grans xarxes estructurals que les articulen (de transport, d'energia, de difusió de la comunicació, de moviments financers, etc.) entre les quals es desencadenen processos simultanis d'acció i reacció. Aquestes capes i xarxes, com els òrgans i els sistemes d'un ésser viu, es combinen en funció de la seva major o menor capacitat de relació i complementarietat»

Joan Antoni Solans, *La creació de l'Institut Català del Sòl. Una eina somiada, 2002.*

Les ciutats són espais de dinamisme econòmic i generen oportunitats, però, amb una manca de vertebració física i social, també poden ser l'espai on més es materialitzin les desigualtats. Com que la ciutat genera riquesa, també està sotmesa a forces del mercat que, de vegades, provoquen l'augment d'aquestes desigualtats: si no té una estructura clara, barreres físiques visibles i invisibles poden agreujar l'aïllament, la desconexió i la manca d'oportunitats a la ciutat. La combinació de desigualtat i manca de vertebració pot acabar convertint fragments de la ciutat en bosses de pobresa i vulnerabilitat, barris on es fan explícites les dinàmiques de violència, misèria i degradació i d'on és molt difícil sortir. A l'altre extrem, les ciutats estructurades fomenten la cohesió social: millorar les connexions, difuminar els límits entre realitats urbanes diferenciades, oferir nous serveis i equipaments, millorar l'espai físic o el transport públic de la ciutat... Són formes d'oferir noves oportunitats per als barris menys afavorits.

Avui dia i a escala global les desigualtats augmenten, i això es tradueix directament en la forma i l'evolució de moltes ciutats del món. Segons ONU-Habitat, més de 1.000 milions de persones viuen en assentaments informals arreu del planeta i, en general, les desigualtats augmenten a la majoria d'àrees urbanes del món. En pocs llocs es visualitza tan clarament la relació entre la desigualtat i la manca de planificació com a la favela brasilera. La favela, en conjunt, té tanta població com Bèlgica; només a Rio de Janeiro hi ha 763 barris de faveles que ocu-

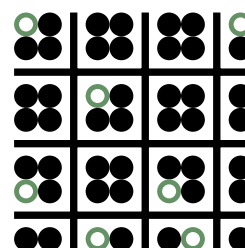


Vista de la ciutat de Tarragona

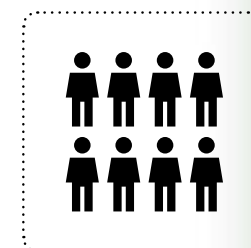
Figura 2



Vertebrada

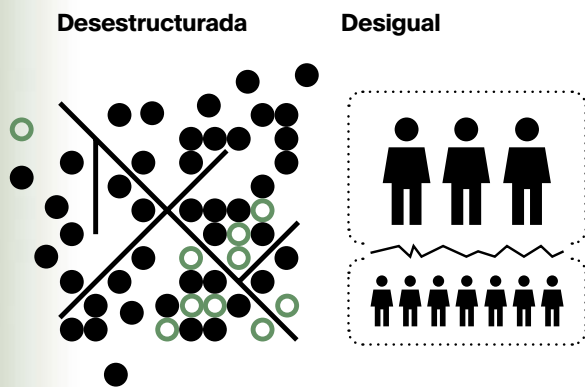


Cohesionada





Vista del barri de Singuerlín a Santa Coloma de Gramenet



pen vessants abruptes entre barris opulents, aïllades per una esquerra invisible de pobresa. La mateixa configuració física dels espais que ocupen, en pendents impossibles i enormes extensions, les fa inviables per a cotxes i genera problemes de seguretat i exclusió: tan difícil és per a la policia o les ambulàncies aconseguir d'entrar-hi, com per a les persones ancianes o els nens provar de sortir-ne. Sense possibilitat de transport públic, els llargs viatges per anar a escola o guanyar-se la vida als espais centrals de la ciutat fan que la integració d'aquestes persones a la vida urbana sigui molt difícil i, massa sovint, és condemna la seva població a formes de vida marginals. Malgrat que la favela brasilera manté un fort impacte en l'imaginari col·lectiu, a través de la seva presència al cine i la televisió, Brasil ha fet una gran feina per revertir la situació i millorar la qualitat de vida dels seus habitants. Avui, on el problema de la suburbialització marginal pren una mida veritablement monstruosa és a l'Índia i el Sud-est asiàtic, on aquests barris són, a més, invisibles.

Una de les manifestacions més evidents de les desigualtats és la segregació: la població amb menys recursos es concentra en barris amb major dèficit de serveis. Malgrat que a Catalunya s'ha fet una feina extraordinària per reequilibrar barris amb greus mancances i dotar-los de serveis, la segregació encara es nota a moltes ciutats catalanes i té conseqüències educatives, econòmiques, laborals i també de salut. El geògraf Oriol Nello ha documentat que l'esperança de vida entre els barris més benestants i els més pobres de Barcelona pot diferir fins a onze anys.

A Catalunya, l'èxode rural i les grans onades d'immigració de les dècades de 1960 i 1970 van provocar el creixement de barris autoconstruïts o sense o amb poc control urbanístic, que van créixer sense estructura, ocupant espais vulnerables, com les lleres de les rieres, amb grans pendents o desconnectats de la resta de trama urbana per grans infraestructures. De vegades, van ser les autoritats les que van desatendre la planificació urbana i van permetre o directament promocionar barris d'habitatge allunyats, aïllats i sense serveis. Tal com hem vist a l'Eix 2, molts polígons d'habitatge construïts durant els anys del franquisme presentaven tota mena de mancances o

fins i tot deficiències constructives que els feien inviables. L'INCASÒL és un referent a Catalunya en la intervenció en la ciutat construïda, especialment als barris amb extremes dificultats i necessitats. L'Institut Català del Sòl ha dut a terme intervencions de gran complexitat com les que impliquen substituir l'edificació de barris sencers en situació de degradació física i que presenten, a més, problemàtiques socials i dinàmiques d'exclusió.

RAÓ 18 - AJUDEM A REVERTIR SITUACIONS DE DEGRADACIÓ DE BARRIS I POLÍGONS D'HABITATGE

La ciutat ha de ser complexa:

Vegeu la figura 3

La ciutat mixta o complexa és la que barreja de forma equilibrada les funcions i els usos urbans en el conjunt del seu territori; així, augmenta l'activitat pública i es dinamitza i diversifica l'economia, que no depèn d'una sola activitat o sector econòmic. La ciutat mixta és, per damunt de tot, més viva i dinàmica, i en un clima com el nostre, l'activitat inunda també els carrers i les places, la qual cosa reverteix en seguretat. Les ciutats mitjanes catalanes són un magnífic exemple de mixticitat, els seus nuclis urbans concentren serveis i usos a l'escala del barri, de la ciutat i de la comarca. A la ciutat mixta, l'habitatge social ha de barrejar-se amb habitatge de mercat lliure, el petit comerç amb mercats i supermercats, els petits equipaments de barri amb els grans equipaments de ciutat, els jardins i places de barri amb els grans parcs públics, l'habitatge amb l'activitat productiva, etc. Només així, tots els barris de la ciutat poden gaudir dels beneficis que la ciutat pot oferir.

Ara estem convençuts dels beneficis de barrejar els usos, però diferents teories urbanístiques han defensat, al llarg de la història, la ciutat especialitzada, on cada part o cada barri acull una sola de les funcions urbanes. A Catalunya, els polígons i centres comercials o industrials, allunyats dels llocs on viu la gent, generen llargs desplaçaments i dependència del transport privat. De nit no tenen cap vida i poden esdevenir espais perillosos. Igualment, durant el franquisme, els barris que van ser creats només amb habitatge social, allunyats del centre i els llocs de treball, es van anomenar «ciutats dormitori», i han arrossegat històricament dèficits de serveis i concentració de problemes socials. Els barris amb alta dotació de serveis i negocis dedicats al turisme, o les ciutats que concentren moltes segones residències són altres exemples de ciutats que tenen usos i vida intermitents.

En definitiva, sense una correcta barreja d'usos i funcions, la ciutat perd la seva capacitat integradora i pot esdevenir insegura i mediambientalment ineficaç. El dinamisme econòmic de la ciutat s'ha de basar en la seva diversificació. Les ciutats que centren la seva activitat econòmica en un sol sector industrial o en únic servei són molt

vulnerables a les crisis, mentre que les que no depenen d'un sol sector econòmic són més resistents a aquestes, és el que anomenen «resiliència». Ciutats com ara Venècia veuen com el turisme expulsa la població autòctona, que pràcticament ha desaparegut. Una crisi mundial, com la d'enguany, deixa la ciutat en una situació d'extrema vulnerabilitat, perquè tota la seva economia depèn d'un sol sector. La ciutat de Detroit, als Estats Units, va patir un dels majors abandonaments de la història: als anys cinquanta del segle XX, Detroit era la tercera ciutat del país gràcies a la indústria de l'automòbil. Quan, a la dècada de 1970, les fàbriques comencen a marxar cap a països amb mà d'obra barata, l'atur i la violència van prendre la ciutat, que va perdre més de la meitat de la seva població. Els grans edificis públics, concentrats al centre, es van abandonar i va esdevenir una ciutat fantasma.

De vegades, situacions de crisi i vulnerabilitat econòmica demanen actuacions valentes, per exemple, que generin noves centralitats que permetin introduir nous usos i noves activitats econòmiques i siguin capaces de relançar l'economia local.

RAÓ 19 - CONTRIBUÏM A LA CREACIÓ DE NOVES CENTRALITATS URBANES

A Catalunya, amb gairebé vint milions de visitants anuals, la turistificació excessiva és també problemàtica i es nota a les costes, en algunes comarques de muntanya i al centre de Barcelona, on redunda en altres problemàtiques com la dificultat d'accés a l'habitatge. Però paral·lelament, a les perifèries de gairebé tots els grans municipis catalans, apareixen fragments de ciutat que difícilment podríem anomenar urbans i que s'especialitzen en diferents funcions necessàries però que ignoren de forma sistemàtica la seva qualitat i integració urbana. A finals del segle XX, l'expressió «no llocs» va fer fortuna gràcies al llibre *Los no lugares* de l'antropòleg francès Marc Augé. A casa nostra, les cèlebres fotografies de Jordi Bernadó van immortalitzar aquesta perifèria descuidada i especialitzada que creix en forma de raval modern

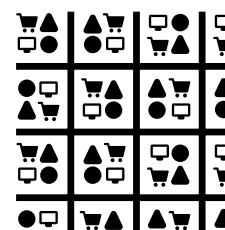


↑
Eix comercial a la ciutat de Lleida

Figura 3



Complexa



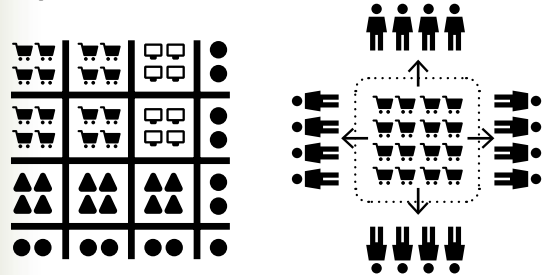
Resilient





Zona comercial al Vallès Occidental,
veiem com els usos del sol estan
especialitzats per àrees.

Especialitzada



i caracteritza les entrades (o sortides) de moltes ciutats catalanes. Aquests paisatges que han proliferat, molts d'aquests ja en el període democràtic, van ser qualificats per Oriol Bohigas com «la Catalunya lletja» i es troben als antípodes dels centres urbans catalans, de forta personalitat i vitalitat, per assimilar-se a qualsevol altra perifèria urbana de qualsevol ciutat del món.

«Barcelona no creixerà gaire més, només a les àrees metropolitanes, que és el tema urbanístic més transcendent. Aquestes àrees són lletges i desordenades, no faciliten el progrés. Es creen suburbis, perifèries horribles pel que fa a qualitat urbana. És hora de reordenar-les»

Oriol Bohigas, entrevista a *El Periódico*, 2012.

Es tracta d'uns paisatges banals i desconnectats, en molts aspectes, de la seva realitat territorial. Polígons industrials, clústers i centres comercials o empresarials, precedits d'immenses extensions d'aparcament, concessionaris de cotxes en formació militar, etc. Sovint només accessibles amb cotxe, sense vida o amb vida intermitent, sotmesos a dinàmiques de degradació física per descuit, espais d'inseguretat i, de vegades, immersos en processos imparables de degradació vinculats als cicles econòmics o per obsolescència del seu ús. Són espais vulnerables en molts aspectes que desmenteixen tots els tòpics del que ha de ser la ciutat. Per això, com veurem a l'Eix 4, quan des de l'INCASÒL pensem en els espais per a l'activitat econòmica ho fem cada cop tenint més en compte la seva qualitat i connectivitat urbana, mediambiental i amb usos múltiples i variats.

RECICLAR LA CIUTAT

En les darreres dècades, el model territorial, basat en el creixement urbà, s'ha fonamentat a anar consumint i ocupant territori i sòl amb edificació nova. Durant la primera dècada del segle XXI, amb l'auge de la bombolla immobiliària a Catalunya, entre sòl urbà i urbanitzable, hi havia un ritme de creixement de 200 hectàrees cada trenta dies. Amb l'arribada de la crisi, va decaure el ritme de creixement. Avui, amb la demografia estancada, cal passar del creixement de la superfície urbanitzada al reciclatge urbà. Aquesta nova consciència arriba en un moment en què les dades indiquen que si s'executessin tots els sectors susceptibles de ser urbanitzats a Catalunya, la superfície de sòl urbà consolidat creixeria un 40 % respecte de l'actual. Si tenim un parc de 3.863.381 habitatges, se n'hi podrien afegir potencialment 655.226, mentre que pel que fa al sostre d'activitat econòmica, el potencial és de 65.485.884 m², segons el Departament de Territori i Sostenibilitat. A través dels PDU, ja s'han aturat, a l'Alt Pirineu i al litoral gironí, gairebé 20.000 nous habitatges planificats que correspondrien a desenvolupaments turístics en espais ja molt urbanitzats i paisatgísticament molt fràgils. El compromís de les administracions d'aturar aquest consum salvatge de territori és total.

«Hem arribat a la conclusió que, en els darrers anys, el model territorial i urbanístic s'ha fonamentat a anar consumint, anar ocupant territori, anar ocupant sòl amb edificació nova. Sovint ha estat més fàcil fer nova ciutat que repensar el teixit urbà en què vivim»

Agustí Serra, secretari de l'Agenda Urbana i Territori

Catalunya té un bagatge importantíssim pel que fa a la intervenció en la ciutat construïda que s'inicia a partir dels anys vuitanta del segle passat quan es buscava «esponjar

el centre i monumentalitzar la perifèria», com deia Oriol Bohigas. Incorporant aquesta llarga tradició d'intervenció a l'espai públic, quan avui parlem de reciclatge urbà, anem encara més enllà. El Pacte Nacional per a la Renovació Urbana (PNRU) que estan impulsant la Secretaria d'Hàbitat Urbà i Territori i el Col·legi d'Arquitectes de Catalunya és la concreció d'un dels eixos de l'Agenda Urbana de Catalunya i inclou aspectes com ara la sostenibilitat, l'eficiència energètica, la mobilitat associada a les noves tecnologies o els nous instruments de governança. El parc edificat català està molt envellit i encara no som prou conscients, com a societat, de la necessitat i els beneficis de rehabilitar-lo. Com a resultat d'aquesta poca cultura de la rehabilitació, el seu pes encara està molt per sota dels nostres veïns europeus, i això genera i generarà problemes d'ineficiència, obsolescència i inseguretat.

El Pacte vol ser un marc de referència consensuat entre els diferents actors involucrats en la rehabilitació, la construcció, l'energia i la governança municipal sobre com han de ser les polítiques de renovació urbana dels propers anys, per potenciar un canvi de model urbà i edificatori que contribueixi a una millora de la qualitat de vida de la ciutadania. El reciclatge de la ciutat té un important vector social, però també un altre, no menys important, de caràcter mediambiental: contenir el creixement urbà, reconeixent les lògiques de continuïtat i funcionament dels paisatges, és un coixí de seguretat contra el canvi climàtic. Al mateix temps, repensar els entorns urbans per millorar-ne el comportament mediambiental ha de contribuir al fet que aquests siguin espais de protecció per a la salut dels éssers humans (com hem vist a l'Eix 1). Per últim, la manera com edifiquem i la millora del parc construït també és clau en la consecució dels objectius de l'Agenda en termes mediambientals i de consum i transició energètica (com hem vist a l'Eix 2).



Àrees de millora del barri de Torrassa - Collblanc a l'Hospitalet de Llobregat. Actuacions de l'Institut Català del Sòl previstes al voltant dels carrers de la Creu Roja i Vallparda



«La Declaració de Quito conté els trets fonamentals del model d'actuació pública en els teixits urbans. Es tracta de treballar en el reciclatge urbà. De manera que el resultat sigui una societat més inclusiva, més sostenible i més cohesionada. Els arquitectes tenim un paper fonamental en la construcció de la nova ciutat a partir de la regeneració de la ciutat existent. Entenent que els actors són els ciutadans, un a un i en el seu conjunt. Es tracta d'una tasca multidisciplinària, complexa, en la qual estem obligats a saber una mica de tot. Amb un pensament global per al qual estem especialment formats i preparats, on tenim un espai apassionant com mai no havíem tingut fins ara en la història de l'urbanisme»

Pere Serra, Conclusions del Congrés d'Arquitectura 2016 del COAC.

Cada cop més, l'actuació de les administracions s'haurà de centrar a treballar dins de la ciutat construïda i, per fer-ho, per revertir situacions de vulnerabilitat o desigualtat, cal la implicació del seu teixit social. Catalunya s'ha beneficiat d'un teixit social i associatiu que, a través dels moviments veïnals, ha defensat la millora dels pobles i barris: l'habitatge, la millora de la qualitat urbana, de l'espai públic, del transport públic, del medi ambient i dels serveis socials han estat un dels seus grans cavalls de batalla. La preservació del seu patrimoni, de la seva història i personalitat, de la seva memòria i la seva identitat, és clau per aconseguir aquest sentiment de comunitat i arrelament a un espai físic que es manté viu gràcies als seus veïns i veïnes. Per fer-ho, l'INCASÒL col·labora amb els ajuntaments amb instruments consolidats com la Llei de barris i està implicat amb els compromisos de futur que el PNRU recollirà.

RAÓ 20 - FEM ACTUACIONS ESTRATÈGIQUES PER A LA MILLORA DELS BARRIS

Qualsevol intervenció en l'espai físic de la ciutat, per

petita que sigui, té un efecte en el seu teixit social, sigui enfortint-lo o empobrint-lo. Arreglar una petita placeta, posar-hi un banc, ampliar les voreres, fer un nou edifici que generi una nova relació amb el carrer pot generar nous espais per a l'intercanvi i el reconeixement social mutu. Per això, quan intervenim en una ciutat, ho hem de fer sempre amb el convenciment que el canvi tindrà l'efecte de millorar la inclusió de tots els seus ciutadans, la cohesió de la seva població i la seva resiliència per revertir les situacions difícils. Aquest 2020 hem vist com les xarxes de suport social, sigui entre els veïns propers o a través del teixit associatiu, són imprescindibles en els moments de grans dificultats. Solidaritat, companyia i consol, seguretat i assistència als més desafavorits depenen, en última instància, del correcte funcionament del teixit social (i físic) dels nostres pobles i ciutats. La forma com dissenyem les ciutats pot ajudar a crear aquestes xarxes de solidaritat o pot separar i aïllar les persones, generar dinàmiques d'exclusió, aïllament, misèria o degradació. L'INCASÒL està compromès amb un model de ciutat que afavoreixi, protegeixi i amplifiqui aquestes xarxes socials i, per fer-ho, seguim treballant en la transformació dels barris dels pobles i ciutats de Catalunya.

Imatge aèria dels barris de la Serra d'en Mena a Santa Coloma de Gramenet i Sant Adrià del Besòs







**POTS VEURE EL MATERIAL AUDIOVISUAL
A WWW.40ANYS40ORAONS.CAT**

