

El disseny de la ciutat, mo

L'ARA Balears continua amb la secció d'«Hàbitat urbà», converses creuades entre experts de Balears i de Catalunya sobre l'arquitectura que vivim

ARA BALEARS
PALMA

Els arquitectes Eduard Gascón i Biel Horrach parlen sobre 'El disseny de la ciutat, un motor per a l'economia'.

Bon dia, Biel,

Ens toca debatre sobre 'el disseny de la ciutat com a motor de l'economia'. Imagino que estaràs d'acord que es tracta d'un tema molt ampli, atès que la forma de la ciutat abarca un territori que va del mobiliari urbà a les grans infraestructures metropolitanes. D'altra banda, he vist que en converses anteriors ja s'ha parlat de qüestions referides a petites intervencions, el carrer o el barri, per la qual cosa et proposo centrarnos en el vessant econòmic, fent ús de la definició que fa Jane Jacobs de la ciutat com un assentament que genera el creixement econòmic a partir de la pròpia economia local.

Aquesta definició em sembla molt adient, perquè posa l'èmfasi en la dimensió local, és a dir, en els habitants de la ciutat com els autèntics protagonistes. Llavors, ens poden preguntar sobre el paper de l'arquitectura com a marc físic que fa possible i incentiva l'intercanvi d'idees, coneixements i habilitats que es troben en la base de tota activitat econòmica.

A Barcelona tenim exemples històrics molt significatius, com el que suposà l'obertura del carrer Ferran en el desenvolupament social, urbà i

econòmic de la ciutat moderna o el mateix Eixample i el seu procés urbanitzador com a motor de la ciutat burgesa de final del segle XIX, la més gran ciutat planificada del món modern, com recorda Manuel de Solà Morales en el llibre *Deu lliçons sobre Barcelona*.

Bon dia, Eduard,

El disseny de la ciutat pot esdevenir un potent motor de la seva economia, i el projecte de l'Eixample de Cerdà n'és un clar exemple, que permet convertir Barcelona en la ciutat industrial més important de l'Estat.

Els darrers 40 anys s'ha treballat en la regeneració del seu versàtil traçat per adaptar la ciutat als nous reptes que ha presentat l'era postindustrial i la de la informació, que ens avançava Manuel Castell el 1997.

L'Eixample ha estat un dels paradigmes de la ciutat compacta capaç d'oferir tants llocs de treball com persones hi habiten, on la "proximitat" i la "complexitat" d'usos de la seva trama urbana s'han convertit en un gran valor i potencialitat.

Al desenvolupament més tardà de la ciutat, a Palma encara li queda molt de camí per recórrer, i més ara que contínuament es veu afectada pels efectes col·laterals que sovint genera el planejament sectorial de carreteres, que amb l'objectiu de connectar com més aviat millor tots els punts de l'illa ha catalitzat l'aparició de noves centralitats vinculades als nusos d'autopistes que tant de mal fan al petit i mitjà comerç de les àrees urbanes.

I és que davant les fortes dinàmiques globals a les quals estan exposades les nostres ciutats, si volem posar "l'èmfasi en la dimensió local, en els habitants de la ciutat com els autèntics protagonistes d'aquesta història", tal com proposaves, crec que serà fonamental que en aquest (re)diseny hi participin de manera activa els actors socials i econòmics del lloc. Només així es podrà dur a terme un desenvolupament endogen, impulsant una economia que reverteixi en la millora de la qualitat de vida dels nostres barris.

En aquest sentit, Eduard, crec que es fa cada cop més necessari observar amb atenció les iniciatives socials. Un bon exemple ha estat la creació,

des del teixit associatiu, del CineCiutat (cineciutat.org), que, després del tancament dels Renoir ofegats pel gran nombre de multicines a les perifèries de Palma, representa un dels actius clau per la (re)dinamització econòmica d'una part important de l'Eixample, amb la transformació de l'eix de Blanquerna en un carrer per a vianants.

Bona tarda, Biel,

Aquests exemples que menciones, i d'altres que em vénen al cap i que es donen aquí, a Barcelona, són una mostra de la vitalitat de les iniciatives socials, en les seves i múltiples formes de manifestació, i de la seva capacitat com a elements motors per a la vida urbana, condició necessària per a qualsevol activitat econòmica. Allà on hi ha vida hi ha activitat, moviment i fluxos generadors de forma i estructura urbana, en definitiva, oportunitats que la ciutat ha d'identificar i sobre les quals hauria d'intervenir per garantir un entorn construït atractiu pels habitants.

En aquest sentit, l'atenció a la realitat específica del lloc concret on es materialitza l'arquitectura de la ciutat em sembla la millor manera per garantir que aquesta sigui útil i necessària per a la societat, una realitat que no es manifesta només com un paisatge físic, sinó també com un entorn particular, ric en significats, motor d'interaccions socials i experiències per a la comunitat. És justament l'atenció al lloc el que possibilita la posada en valor del que és local en un món global. Em sembla que és un dels grans reptes que tenim els agents implicats en el disseny de la ciutat.

La ciutat sempre ha estat un instrument polític i econòmic. Avui dia, les ciutats competeixen per les persones, la inversió i el desenvolupament, per la qual cosa és imprescindible que l'economia sigui sostenible, estigui ben enfocada, que sigui plural i diversa. El cas de Detroit i la seva dependència respecte de la indústria de l'automoció és un referent dels riscos derivats d'una economia local basada en un únic sector productiu. Per contra, molt a prop de Detroit, Chicago, tot i les tensions socials, sempre ha estat una ciutat atractiva per l'equilibri com a centre comercial i agrícola de tot Nord-



Eduard Gascón - TAC Arquitectes

Arquitecte i professor de la UPC, desenvolupa la tasca professional a TAC Arquitectes amb obres de notable complexitat i implicació urbana, per les quals ha rebut nombrosos premis. Ha format part de la Comissió d'Arquitectura de Barcelona, és soci fundador de l'Associació Arquitectes per l'Arquitectura i és membre electe de la Reial Acadèmia Catalana de les Belles Arts de Sant Jordi.



tor de l'economia

Secció patrocinada per



Ajuntament de
Barcelona

amèrica, la seva indústria, la seva cultura –molt lligada a l'arquitectura, per cert– i la seva magnífica situació geogràfica.

Aquesta reflexió ens portaria a parlar, si et sembla, del creixent protagonisme del turisme en l'economia i en la vida diària dels habitants de ciutats com Barcelona o Palma. Recordaràs els conflictes d'aquest estiu al barri de la Barceloneta, una estructura urbana meravellosa però fràgil que s'ha vist violentada per l'impacte d'una activitat i d'un negoci turístic que pot alterar-ne, si no ho ha fet ja, l'equilibri social i econòmic. Potser ens podríem plantejar si el turisme és un aliat o un enemic del desenvolupament harmònic de la ciutat.

Bona tarda, Eduard,

Des del moment en què es produeix la important passa cap a la democratització del turisme, la demanda de nous espais per gaudir del temps de vacances s'ha incrementant any rere any. Avui Mallorca representa la destinació amb més pernoctacions de l'Estat (www.ine.es), amb quasi 40 milions enfront dels 800.000 habitants de l'illa. A més, segons l'OMT (Organització Mundial del Turisme), es preveu que, si ara hi ha 1.087 milions de turistes internacionals a tot el món, el 2030 quasi bé es dupliquin.

Això significa que la demanda d'espai per gaudir de l'oci pujarà, de manera que si no es gestiona amb cura, ben segur que es tornaran a produir tensions com les experimentades a la Barceloneta i en altres barris de les nostres ciutats, però també com les situacions extremes que ens avançaven els nostres companys Martí Lucena i Bet Capdeferro en la primera conversa.

A mitjan anys noranta l'arquitecta Rosa Barba, impulsora dels estudis de paisatgisme, alertava que el turisme havia estat l'activitat econòmica que més paisatges havia transformat a la Mediterrània. Mentrestant la recerca sobre l'espai turístic deixava de ser una matèria prioritària per moltes escoles d'arquitectura.

Així i tot, crec que el turisme té molts factors positius per convertir-se en un bon aliat pel desenvolupament harmònic d'una ciutat. Si bé tots som turistes en algun moment, alguns experts (http://www.intelligentcoast.org/video19_joanbusquets.html) afirmen que la frontera entre turista i resident s'està dissolvent. Avui dia, bona part de les funcions del turista són compartides pel resident. És així com el temps de descans, d'oci i de lleure es van repartint al llarg de la setmana, apropant aquests hàbits als llocs de residència.

I és que aquestes funcions tan properes però sovint tant alienes requereixen ser afrontades des del (re)diseny i la gestió per generar noves sinergies i diferents punts de trobada a les nostres ciutats.

Sovint s'oblida per què es vol activar el turisme en un territori. Des del meu parer, el nivell de "turistificació" ha de ser proporcional a la capacitat de revertir positivament en el capital econòmic, social i paisatgístic d'una regió. Aquell turisme desmesurat que només busca treure un rendiment econòmic a curt termini requereix ser reconduït per evitar caure en els mateixos errors, com fou el fenomen que la premsa francesa va batejar com a balearització.

Per arribar a un desenvolupament harmònic cal redimensionar el turisme de masses en diferents segments, capaços d'integrar-se a l'escala del lloc i a la dimensió social.

La gran diversitat i riquesa de situacions que presenten les nostres trames urbanes ho poden facilitar.

No obstant això, és potser des de la interacció entre l'espai públic i privat (l'espai col·lectiu) de la ciutat on hi ha el principal intercanvi i sinergies entre turista i resident, i que més positivament poden revertir en altres economies de la ciutat. Eduard, et volia proposar que tractéssim quines haurien de ser les claus d'aquest projecte de l'espai col·lectiu per garantir l'òptima convivència entre turista i resident?

Bon dia, Biel,

Em sembla molt encertada l'apreciació que fas de la creixent tendència a dissoldre la frontera entre turista i resident perquè crec que pot ser clau per afrontar el projecte de l'espai col·lectiu de ciutats com Barcelona o Palma. La garantia d'aquesta convivència rau a no defugir la complexitat urbana quan es pensen i es projecten els llocs públics on la mixtura d'usos, la variació tipològica i la densitat siguin consubstancials a la dimensió de la ciutat entesa com a àmbit de desenvolupament econòmic, de producció de coneixement i d'intercanvi cultural.

En aquest sentit, projectes com la plaça de les Glòries, que ja és un node d'atracció turística, o la futura estació i entorn de la Sagrera, que hauria de restablir la connexió entre Sant Andreu i Sant Martí, posaran a prova la capacitat de Barcelona per donar una resposta adient a la qüestió que plantejges.

La diversitat funcional o la barreja entre residència, treball, comerç, oci i mobilitat és una condició im-

prescindible per entendre el rol que els espais col·lectius han de jugar en una ciutat que ja fa temps va deixar de respondre a la idea d'un centre únic per donar pas a una estructura en xarxa, multifocal i expansiva. Aquest entorn metropolità ens ofereix oportunitats per a la transformació i per a la millora de les condicions de vida dels habitants.

Així, de la mà de la reconversió d'antigues instal·lacions industrials obsoletes, de la construcció de nous equipaments per al transport i la mobilitat o de l'aprofitament dels fragments de natura atrapats dins el traçat de les grans infraestructures, ens podem plantejar la formació de llocs públics densos i actius o simplement, com Nietzsche va escriure, allò que les grans ciutats necessiten, "(...) llocs silenciosos, amplis i dilatats per reflexionar (...)".

Bona tarda, Eduard,

L'oportunitat per construir un espai col·lectiu qualificat capaç d'aportar urbanitat, com bé defineixes, des del meu parer requereix a més d'una planificació transescalar per transformar la malaurada realitat de bona part de les nostres ciutats.

La dispersió de les funcions urbanes sovint ens donen parcs sense activitat que han de ser tancats per inseguretat, o àrees empresarials, equipaments i serveis aïllats a la perifèria, que converteixen el dret a la mobilitat en obligació. Un preu molt car a pagar per part del ciutadà quan les decisions d'ubicació d'aquestes activitats només es basen en l'oportunitat del preu del sòl.

Trobem espais comercials que deixen de formar un paisatge urbà de qualitat per esdevenir una autèntica estratègia de màrqueting perquè el ciutadà no es despití i gastí.

I és que les fortes dinàmiques globals a les quals estem exposats massa sovint posen molt difícil als actors locals involucrar-se en un entorn capaç de "fer ciutat". És així com, enfront del panorama desolador experimentat, cal treballar des de la regeneració i cohesió de l'espai construït, com el repte que hauran d'afrontar els exemples que deies.

No es tracta només de dissenyar una ciutat capaç d'activar noves eco-

nomies, sinó que aquestes tinguin la capacitat de construir una "ciutat més creativa", com defensa Richard Florida (2005).

I és que, si bé un òptim disseny integral de la ciutat és capaç de catalitzar un tipus d'economia que reverteix positivament en un territori, quan l'economia es converteix en el principal factor de formalització sovint en resulten els espais banals que desafortunadament han caracteritzat el nostre territori en les darreres dècades. —



Biel Horrach - MED

És investigador del DUOT de la UPC i ha estat professor a l'ETSA de Barcelona, a IUAV (Venècia), a la UAB i a la UIB. És codirector de la Revista Iberoamericana d'Urbanisme. Els projectes i plans en què ha treballat han rebut reconeixements, com el premi Catalunya d'urbanisme 2006, el Premi a la millor política municipal en urbanisme sostenible 2006, i finalista als premis FAD 2009 i a la Biennal espanyola d'arquitectura i urbanisme 2011.