

Publicat el 24-2-2002 a "Diari Levante - EMV".

## **Ciutats Europees**

Carles Dolç \*

Alguns avantatges té la ciutat europea, en particular un caràcter urbà que, en síntesi, la defineix com a compacta. Compacta s'utilitza en urbanisme com a oposada a dispersa o difusa, un altre model, molt viu a nordamerica, on la tradició de creixement edificat i el desenvolupament econòmic va per rumbos una mica distints als d'Europa.

Un d'eixos avantatges és que les grans ciutats europees històriques són d'una eficiència energètica sensiblement superior a les d'Estat-units, amb el correlat que fan una contribució menor a la contaminació del planeta. Un dels aspectes per analitzar-ho és el de l'ús del vehicle a motor: des de la passada dècada dels vuitanta almenys, venen fent-se estudis sobre la dependència de l'automòbil en unes ciutats i altres i els resultats són ben il·lustratius. El canadenc Michael Hough, en el seu llibre "Naturaleza y ciudad" (Gustavo Gili, 1998), esdevingut un clàssic en la seua matèria, en difon un que relacionava la densitat urbana i el consum de benzina en les grans ciutats en 1980. L'estudi comparava deu ciutats d'Estat Units i dotze europees: les primeres tenien una densitat de població de 14 persones per hectàrea i presentaven una mitja de consum de benzina per persona de 58.541 megajouls; a les segones, les europees, la densitat era de 54 persones per hectàrea i el consum de 13.280 megajouls. Lògicament se'n dedueix que a les nostres ciutats, més compactes, podem dependre menys dels viatges en cotxe privat, consumim menys combustible i estem en disposició de gaudir d'unes altres formes saludables de mobilitat, com ara caminar o utilitzar la bicicleta. Hough diu que "els residents a les ciutats d'Estat Units condueixen els seus cotxes, en percentatge, dos o tres vegades més que els residents de les ciutats europees". Clar que això també podria canviar si continuarem imitant-los en la urbanització dispersa...

Eixa major densitat construïda i demogràfica té una important conseqüència: en les nostres ciutats la gent pot tindre unes possibilitats distintes i més riques de relació social, les trobades són més variades perquè els carrers, les places o els jardins són un punt de coincidència diària entre els ciutadans. Això no passa en ciutats disperses on una persona no existeix sinó compta amb un automòbil, perquè sense cotxe no pot obtenir el pa del dia o els seus fills no anirien a l'escola. A les ciutats europees històriques l'espai públic és compartit per diverses funcions: els treballs, el comerç, les institucions, els llocs d'oci i els habitatges s'hi barregen. La ciutat és un invent humà per a impulsar i facilitar les relacions humanes mantenint la necessària privacitat, una combinació que a les

nostres ciutats ha funcionat al llarg de la història. Per contra, el model dispers de les urbanitzacions residencials d'unifamiliars permet la privacitat a costa de llevar-li valor social a la vida urbana.

Tot i que podríem fer-se més consideracions sobre els avantatges de la ciutat europea, també cal alguna puntualització. La concentració edificada, demogràfica i d'activitats no són sinònims d'amuntegament ni d'aglomeració, defectes que les nostres ciutats pateixen en determinades zones. La precisió és important, perquè algun promotor espabilat ha descobert la ciutat compacta com argument per a justificar les arquitectures de volums sense proporció humana, els aprofitaments urbanístics desmesurats o les pures operacions especulatives. Les nostres ciutats han de cuidar la seua escala pròpia, tant en les trames antigues com en les parts noves, de manera que la promiscuïtat residencial d'uns altres períodes històrics no torne a repetir-se i siga eliminada on encara perviu. L'espècie humana necessita certes dimensions mínimes per que el seu habitat no siga viscut com un ofec, un problema que roman en una part dels habitatges dels centres històrics, en algunes barriades obreres construïdes quan l'allau d'immigració a la ciutat o en els residus de barraquisme. La reconversió o eliminació d'eixes bosses d'habitatge inservible és una qüestió en ocasions encara pendent.

Les nostres ciutats tenen unes altres deficiències que cal reconèixer. La insuficient o nul·la integració de la natura en el seu interior és una. La densitat construïda de les trames històriques i les intervencions especulatives tan freqüents en la seua perifèria construïda, expliquen parcialment la falta de jardins de barri o l'absència d'arbres en el viari, sense que justifiquen la inexistència de parcs urbans ben accessibles o les polítiques d'asfaltat i impermeabilització sistemàtica del sòl. Però ni és impossible en els centres històrics recuperar espais verds (molts interiors de les seues illes ho han segut), ni és difícil guanyar jardins dins les trames edificades de la perifèria (on l'esponjament és sovint imprescindible). La cultura municipal hi ha avançat ben poc en aquestes qüestions. Mentre, durant les últimes dècades, ho ha fet molt el culte a la velocitat i per ella s'ha sacrificat l'espai públic de les nostres ciutats. Precisament quan tenen condicions per dependre molt menys de l'automòbil, ser saludables i poder fruir els seus encants a diari. A condició de que siguen intervingudes amb nous criteris que les milloren i consoliden els seus avantatges tradicionals.

\* Arquitecte-Urbanista

Fitxer baixat de <http://www.terracritica.org>