

INAUGURACIÓ DEL CURS ACADÈMIC 2023-2024

UNIVERSITAT DE GIRONA

CIUTATS PER VIURE-HI

per Oriol Nel·lo

Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona

Bon dia.

Permeteu-me, abans que res, agrair molt cordialment l'amable invitació per ser aquí aquest matí. És per mi un honor i també un repte, que us he de confessar que m'intimida una mica, per raons que entendreu de seguida. Per a un professor, sempre és un tràngol parlar davant dels col·legues, et desvetlla totes les inseguretats. D'altra banda, per a un universitari, el fet de comparèixer davant del rector sol impressionar una mica, imaginem-nos doncs actuar davant de tots els rectors i rectores del sistema universitari català. Finalment, si has dedicat uns anys de la teva vida a l'activitat política, adreçar-te a alcaldes i autoritats en actiu sempre et suscita una barreja de respecte i recança, no diguem si entre ells es troba el qui fou el teu conseller durant set anys. Farem, doncs, el que podrem.

1. La ciutat té mala fama

El tema que el rectorat de la Universitat de Girona ens proposa en la nostra conversa d'avui és "Ciutats per viure-hi". Per abordar-lo podem partir, si ho voleu, d'una paradoxa: en una societat altament urbanitzada com la nostra, una proporció cada vegada més alta de la població aspira a marxar de la ciutat. En la darrera enquesta a la joventut de Catalunya, duta a terme fa un parell d'anys, gairebé la meitat dels joves d'entre 15 i 34 anys residents a les àrees urbanes del país, el 44 % exactament, manifestava la seva aspiració de deixar la ciutat per tal d'anar a viure al camp.

Podríem pensar que es tracta d'un efecte de la pandèmia, que ha desvetllat els temors atàvics sobre la relació entre l'alta densitat i el risc de contagi. Però, de fet, les enquestes anteriors ja mostraven una propensió molt elevada de la població jove a deixar la ciutat i una gran atracció pel camp. Es tracta d'un corrent de fons, que en els darrers anys s'ha traduït en un esclat de producció literària, fílmica i periodística sobre les virtuts de la vida rural contraposades a les de la vida urbana, així com una munió d'estudis acadèmics, alguns molt apreciats, generats en aquesta mateixa universitat.

Vet-ho aquí: la ciutat té mala fama, mentre que el camp ens atrau. Aquí rau l'origen de la paradoxa a què fèiem referència a l'inici. La ciutat —que és l'artefacte més sofisticat que hem construït al llarg de la història per tal de convida, a recer de les inseguretats— ha acabat sent associat no a la sociabilitat sinó a la soledat, no a la col·lectivitat sinó a la individualització, no a la seguretat sinó al risc. En canvi, el camp i la natura, contra les inclemències de la qual hem pugat durant segles per aixoplugar-nos, s'associen a la tranquil·litat, la convivència i la seguretat.

El tema proposat, “Ciutats per viure-hi”, ens ofereix una bona oportunitat per explorar l’origen, les implicacions i, si ho voleu, el desllorigador d’aquestes paradoxes.

2. La impossible delimitació de la ciutat

A l’hora d’abordar-lo, però, ens trobem amb obstacles que no resulten de cap manera menors. Com sol passar, la proposició “Ciutats per viure-hi” pot semblar prou simple i entenedora, fins que comencem a explorar els elements que la componen.

En primer lloc, què és una ciutat? Avui tenim molta dificultat a l’hora de definir-la i, encara més, de delimitar-la. La ciutat de l’Antic Règim era una entitat clarament diferenciada, físicament i jurídicament. El 1772, l’*Encyclopédie* la definia encara tot subratllant el seu caràcter tancat, de recinte, murallat: “Conjunt de moltes cases disposades en carrers i tancades per un clos comú, fet de murs i fossats.” Però la Revolució Industrial va anar atraient població i activitat dins el clos de les muralles fins que aquestes, que d’altra banda havien anat perdent la funció defensiva, van acabar caient. Al mateix temps, les revolucions liberals van suposar també la fi de la diferenciació de l’estatut jurídic de la ciutat envers el camp que l’envoltava. La urbanització iniciava així la seva expansió sobre el territori, que ha estat el tret més característic del procés d’urbanització contemporani.

Això va donar lloc al sorgiment de ciutats enormes. “Una ciutat com Londres, on una persona pot estar deambulant diverses hores sense arribar al principi de la fi, sense trobar el menor indici que li permeti inferir que existeix el camp obert a l’abast, és una cosa estranya”, escriuria Friedrich Engels després de visitar la capital anglesa a mitjan del segle XIX. I pocs anys després, en publicar, juntament amb Karl Marx, el *Manifest* de 1848, ja afirmaven la preeminència de la ciutat damunt el conjunt del territori: “La burgesia ha sotmès el camp al domini de la ciutat”, proclamaven. Ara bé, durant un llarg període, que a Europa es perllongà des dels temps napoleònics fins ben entrada la segona meitat del segle XX, la ciutat era, encara, un coàgul d’activitats secundàries i terciàries: “com un escull, enmig d’un mar de ruralitat”, per dir-ho en l’afortunada expressió de Lucio Gambi.

Avui ja no és així. Les àrees urbanes s’han eixamplat, la urbanització s’ha dispersat, les xarxes de comunicacions s’han estès fins a integrar la totalitat del territori. D’altra banda, les formes de vida urbana s’han escampat arreu i la modernització de l’agricultura ha comportat la pràctica desaparició del camperolat, que havia estat la classe majoritària al llarg de tota la història.

En això, Catalunya no és de cap manera una excepció. Henri Lefebvre, el filòsof francès, va explicar, ja als anys seixanta del segle passat, que, de fet, el procés d’urbanització es compon de dues fases: una primera caracteritzada per la concentració de població i activitat sobre el territori, i una segona que té com a tret principal l’escampadissa de la urbanització i l’extensió de les xarxes urbanes. Lefebvre va anomenar-les, de manera molt gràfica, *implosió* i *explosió* urbana, respectivament.

Això ha tingut tres efectes principals:

- a) El primer, *la pràctica desaparició d'allò que coneixíem com a societat rural*, fins al punt que quan preguntem als joves que volen marxar de ciutat quina vida volen fer al “camp”, ens parlen, majoritàriament, dels avantatges del teletreball, el comerç electrònic i els baixos preus de l'habitatge. Més que una voluntat d'anar a viure el camp, semblen traslluir, doncs, una propensió a estendre la ciutat.
- b) El segon és que *les àrees urbanes tradicionals, les més denses i poblades, tendeixen a perdre pes relatiu sobre el conjunt del territori*, de tal manera que Barcelona i la seva àrea metropolitana, per exemple, pesen ara menys sobre el conjunt de Catalunya que fa mig segle.
- c) La tercera conseqüència és la que més ens interessa aquí: *cada vegada resulta més difícil delimitar la ciutat i mantenir la vella distinció entre ciutat i camp*. Quan diem doncs “Ciutats per viure-hi”, que volem dir amb *ciutats*? A quin espai es refereix el pronom feble *hi*?

3. Les múltiples poblacions urbanes

Els problemes no s'acaben, però, amb la delimitació de l'objecte, sinó que abasten també la definició del subjecte. “Ciutats per viure-hi”, diem. Però, qui són els que han de viure a la ciutat? qui n'ha de rebre els beneficis? qui n'ha de sostenir els costos?

En el *Coriolà*, de Shakespeare, en un moment d'exaltació davant les imposicions del tirà, el tribú de la plebs exclama: “*What is the city but the people?*”. Però quina és la gent de la ciutat? No és qüestió gens senzilla de respondre, perquè la població de les nostres ciutats és cada vegada més diversa i fluctuant.

Rémy Knafou, un geògraf francès, ha afirmat que en les societats contemporànies s'està produint una “*transition mobile*”. De la mateixa manera que vam conèixer una transició demogràfica, diu el geògraf, avui està tenint lloc una transició que comporta l'exacerbació de la mobilitat de les persones: la progressiva pèrdua de la relació continuada i estable de cada un de nosaltres amb els llocs que freqüentem. Les societats premodernes es caracteritzaven, en termes generals, per una mobilitat molt reduïda. La irrupció del capitalisme va anar acompanyada de grans desplaçaments de població, de les àrees rurals a les urbanes, d'uns continents als altres. La postmodernitat ens ha portat a una permanent sobremobilitat.

Això afecta de manera directa la definició de la població urbana. En primer lloc, l'increment de la mobilitat al llarg del curs de la vida de les persones fa que els residents a les ciutats siguin cada vegada més diversos i més fluctuants: a la meua ciutat, Barcelona, per exemple, un de cada tres veïns ha nascut fora de les fronteres de l'Estat espanyol. En segon lloc, l'exacerbació de la mobilitat afecta també els espais de vida quotidians a la ciutat: residim en un municipi, treballem en un altre, comprem en un tercer, etc. Finalment, s'ha produït un esclat de la mobilitat temporal, protagonitzada per migrants estacionals o temporals, nòmades digitals, estudiants en visita, professionals itinerants i turistes.

En aquest context, establir qui compon la població de la ciutat, qui té dret a gaudir-ne, qui té dret a visitar-la, no és, de cap manera, una qüestió pacífica. Al contrari, suscita múltiples problemes que van des dels drets del migrants a la lliure circulació de les persones o al pagament dels serveis urbans.

L'any 1997, Pasqual Maragall, alcalde i economista urbà, es referia a aquesta darrera qüestió amb motiu del restabliment del Greater London Council, el govern metropolità de Londres que havia estat abolit pel govern de Margaret Thatcher: “Quants costos induïts pels habitants del migdia estan disposats a pagar els habitants de mitjanit? El drama de moltes grans ciutats americanes rau aquí: els suburbis rics utilitzen la ciutat central durant el dia i se n'obliden a l'hora de pagar impostos. [...]. Londres farà molt de bé a moltes grans ciutats grans si el seu nou govern és clar i just sobre el *free-riding* i la consolidació fiscal amb els suburbis rics.”

Però, en un món creixentment integrat, el problema de la distribució dels beneficis i les càrregues de la ciutat no afecta avui només les diverses poblacions metropolitanes, sinó que abasta un univers molt més ampli. Ara fa uns dies, amb Joan Vicente, director del Departament de Geografia de la vostra universitat, vam ser convidats a donar una conferència a Venècia. La nostra estada va coincidir amb l'aprovació, per part del Consiglio Comunale, de la imposició d'una taxa d'entrada per tot aquell que, sense residir-hi, treballar-hi o estudiar-hi, vulgui visitar la ciutat.

La mesura té per objectiu, segons els seus promotors, regular i gravar les visites diàries a la ciutat de la llacuna, que s'ha vist radicalment transformada pels fluxos turístics. De fet, la UNESCO ha advertit que el patrimoni de Venècia podria estar en perill, no només pels efectes del canvi climàtic, sinó també del “turisme de masses”. Les xifres són escruixidores: la ciutat va ser visitada l'any passat per 32 milions de turistes, mentre que la població resident no deixa de disminuir-hi. L'any 1951 hi residien 175.000 persones, ara no arriben a 50.000. La farmàcia Morelli, prop del cèlebre pont de Rialto, té un marcador electrònic que mostra els veïns que resten a la ciutat. Aquests dies eren poc més de 49.300.

Què vol dir, en aquest cas, “ciutat per viure-hi”? Com es poden conciliar els drets dels que resideixen a la ciutat amb els dels que volen visitar-la? Sovint s'atribueixen al turisme les culpes de molts dels mals de les ciutats: des de l'increment dels preus de l'habitatge, a la gentrificació i l'homogeneïtzació dels estils de vida. Però segurament seria injust oblidar que el turisme forma part d'un fenomen molt més ampli: la sobremobilitat generalitzada a què fèiem referència. Atenció, que no estic pas dient que el turisme no tingui implicacions molt severes sobre la ciutat: l'esclat del turisme forma part de la sobremobilitat i cal prendre mesures específiques per tal de controlar-ne els efectes: Venècia n'és un cas evident i extrem. Però no hem d'oblidar que fins i tot si poguéssim resoldre les contrarietats associades al turisme, els problemes derivats de la sobremobilitat persistirien. I seguiríem tenint molta dificultat a l'hora de definir quina és avui la població de la ciutat.

4. Què vol dir viure a ciutat?

Si complicat és delimitar el que entenem per ciutat i definir-ne la població, tampoc resulta senzill d'establir que volem dir amb *viure-hi*. Potser ens posaríem d'acord de seguida en el que no volem dir. En el seu assaig sobre les condicions de vida dels treballadors al Manchester del segle XIX, Engels s'exclamava: “si voleu comprovar en el poc espai que es pot moure un ésser humà, el poc aire —i quin aire!— que pot respirar, la poca civilització que pot compartir i, tanmateix, viure, només cal viatjar fins aquí”. Les condicions en què es troben bona part dels 1.000 milions de persones que poblen avui els *slums* de les grans ciutats del planeta —de Karachi a Lagos, de Mumbai a Lima— sense aigua corrent ni sanejament, en habitatges autoconstruïts i reduïdíssims, no difereixen gaire de les descrites pel revolucionari alemany fa prop d'un parell de segles. Una cosa és residir a la ciutat, una altra cosa és viure-hi, diríem.

“Viure a la ciutat” significaria doncs, tenir possibilitats de desenvolupar-hi els nostres projectes de vida, de perseguir-hi la felicitat i el benestar, sense estar tenallats de manera permanent per la precarietat, la inseguretat i les privacions. Implicaria, també, la possibilitat de pensar com voldríem que fos la ciutat i organitzar-nos per tal de fer-ho possible.

Henri Lefebvre, que esmentàvem fa un moment, va compendiar aquesta condició urbana desitjable en una noció que ha fet molta fortuna: “el dret a la ciutat”. El dret de tots i cada un d'habitar i visitar, produir i gaudir, transformar i governar ciutats que ofereixin les bases per a una vida digna. Ciutats que no exclouin o arraconin els més vulnerables, sinó que els ofereixin l'habitatge i els serveis que necessiten. Ciutats concebudes no com una mercaderia o un mitjà per al benefici privat exclusiu, sinó com un bé comú. Ciutats que no devorin recursos i projectin excrescències, sinó que cerquin de reduir i compensar el seu impacte en l'entorn. Ciutats en què no prevalgui la imposició dels més poderosos, sinó la voluntat de la col·lectivitat. Aquestes serien, en definitiva, “ciutats per viure-hi”.

Ara bé, com passa sovint amb els drets, és més fàcil enunciar-los que no pas escatir els camins per assolir-los. La universitat, des dels múltiples camps del coneixement i la ciència que conrea, i també des de la voluntat de compromís cívic, pot contribuir de manera decisiva a definir-los. La Universitat de Girona n'és un exemple destacat: Joan Manel del Pozo ens ha explicat com podria ser una ciutat en què els valors col·lectius prevalguin sobre els interessos particulars; Josep Bru ha enunciat, juntament amb Ramon Folch, la manera com els espais urbans poden dialogar, de manera respectuosa amb el medi ambient i el paisatge; Quim Brugué ha explorat, en la teoria i en la pràctica, el tema decisiu de la governança urbana. Els exemples es podrien anar multiplicant. Permeteu-me d'afegir-hi, breument, unes consideracions sobre les aportacions que hi podríem fer aquells que, des del camp de la geografia, ens dediquem a l'ordenació del territori, i amb això acabarem.

5. Les aportacions de l'ordenació del territori: forma, funció i cohesió

Alguna vegada vaig sentir a l'urbanista Manuel Ribas Piera afirmar que la tasca de qui es dedica a l'ordenació del territori i la ciutat és, de fet, ben modesta. “Ve a

ser com l'acomodador del cinema", deia Ribas Piera: no tria la pel·lícula, no decideix els horaris, no escull els espectadors, sinó que es limita a acomodar, tant bé com sap, els que arriben. La seva funció, important però limitada, seria doncs "trobar un lloc per a cada cosa i una cosa per a cada lloc", per dir-ho en les paraules de Nicolau Maria Rubió i Tudurí, un altre mestre d'urbanistes.

La imatge és bonica, però no estic del tot segur de compartir la concepció que la sustenta. La manera com s'organitzen la ciutat i el territori no només reflecteix el funcionament de la societat, sinó que també en condiciona el desenvolupament present i futur. La forma dels assentaments en determina en bona mesura l'impacte ambiental, la configuració de les xarxes afecta de manera decisiva l'eficiència de la ciutat, la segregació residencial no és tan sols l'expressió de la desigualtat sinó que contribueix en gran mesura a mantenir-la i reproduir-la. Així doncs, intervenint sobre la forma, la funció i la cohesió urbana —que són els tres temes principals de l'ordenació del territori— podem contribuir a fer que les ciutats resultin millors llocs per viure-hi i per convida-hi.

Pel que fa a la forma, dèiem que la tendència dominant avui és la dispersió de la urbanització sobre el territori. Podem preguntar-nos si aquest és el curs adequat per ampliar el benestar de la col·lectivitat. De fet, alguns autors destacats han afirmat que la via cap el benestar no ha de passar per la consolidació o la reforma de la ciutat, sinó per la seva desaparició. Als Estats Units dels anys trenta, en plena Depressió, Frank Lloyd Wright va publicar *The Disappearing City*. Hi proposava assignar a cada família un acre de terra per tal que s'hi construís una caseta i fos tan autosuficient com fos possible. L'extensió d'aquest model, recolzat en l'ús de l'automòbil, portaria a la desaparició de la ciutat i els seus problemes. En els mateixos anys i des de posicions ideològiques antagòniques, Alexander Txaiànov, l'economista agrari que acabaria executat pel règim de Stalin, feia una proposta similar. En el seu *Viatge del meu germà Alekséi al país de la utopia camperola*, explica com el camí cap al comunisme hauria de passar per la desurbanització i la comuna agrària.

Avui, però, hem comprovat que els costos de la dispersió de la urbanització sobre l'espai, en termes d'artificialització del sòl, d'exacerbació de la mobilitat i de consum energètic resulten, literalment insostenibles. Per això l'urbanisme contemporani aposta cada vegada més per la compacitat dels assentaments. És a dir, pels creixements en continuïtat, per la densitat enraonadament elevada i per la distinció clara entre l'espai urbanitzat i l'espai obert.

Passem ara a la qüestió de la funcionalitat. En l'endrea "Al lector", a l'inici de la seva *Teoría general de la urbanización*, Ildefons Cerdà explica la impressió que li va causar contemplar per primera vegada, en ocasió d'un viatge de joventut a Nimes, el "espectáculo grandioso" de l'arribada del tren de vapor a la ciutat. I el contrast que suposava veure com, arribats a l'estació amb un mitjà tan modern, el grup de viatgers no tenia més remei que penetrar "por las estrechas puertas", escampar-se "por las angostas calles" i buscar aixopluc "en las mezquinas casas" que configuraven la vella ciutat. Davant d'això, el nostre enginyer tingué com una epifania: "Veía venir a marchas forzadas, y que llamaba a nuestras puertas esa nueva civilización, cuyas primeras acometidas se hacían ya sentir en las

grandes ciudades que habrán de ser, por la naturaleza y circunstancias de la lucha empezada, el campo de operaciones de esa misma lucha titánica de dos civilizaciones que se disputan el dominio del mundo”.

De fet, bona part del decurs de l'urbanisme contemporani pot ser vist com l'intent d'adaptar la ciutat a les possibilitats obertes per les successives innovacions dels mitjans de transport i comunicació: el ferrocarril, l'electrificació, l'automòbil i la digitalització. Avui dia, tanmateix, es va afirmant la convicció que, més que tractar de servir la mobilitat, és convenient incidir sobre les causes que la generen. Per això es propugna la barreja d'activitats a la ciutat, amb la finalitat de configurar espais en els quals les necessitats bàsiques —treballar, comprar, accedir als serveis— puguin ser satisfetes en proximitat. Les velles idees del sotmetiment de l'espai urbà als principis del *zoning* i a les infraestructures de la mobilitat van sent reemplaçades per la voluntat de fer de la mobilitat un dret i no una necessitat, de servir-la amb transport públic i de donar prioritat a vianants i ciclistes en l'espai públic. És una tendència de fons a totes les grans ciutats del món, tot i que, aquí, alguns semblen resistir-s'hi, encara.

Juntament a la qüestió de la forma i la funcionalitat urbana, el tercer repte principal al qual l'ordenació del territori pot contribuir a fer front és el de la cohesió: la solidaritat amb les generacions futures, que és el tema de la sostenibilitat ambiental, i l'equitat entre els nostres contemporanis, que es el tema de la justícia social. Per aplegar ambdós aspectes, l'ambiental i el social, alguns autors, com Edward Soja, han parlat de “justícia espacial”.

La tasca de l'urbanista ha estat sovint blasmada, amb raó, per allunyar-se d'aquests objectius i plegar-se als interessos privats. Però fins i tot quan de bona fe ha volgut perseguir el benestar col·lectiu, sociòlegs i biòlegs, activistes veïnals i militants ambientalistes ens han fet un altre retret, que afecta de ple la nostra disciplina: esteu més preocupats per les formes que no pas pel processos —ens han vingut a dir—; no us fixeu tant amb el decorat i l'escenari i centreu-vos, en canvi, en l'argument de l'obra, en els condicionants i les conseqüències ambientals i socials d'allò que feu.

En molts casos la crítica és justificada. Però David Harvey ens ha explicat que, si bé és veritat que els processos són més importants que les formes, les formes construïdes —en la ciutat i en el territori— condicionen, mediatitzen i alteren els processos. El repte de l'urbanisme consisteix, doncs, a tractar d'endreçar el territori i la ciutat, per tal d'orientar els processos ambientals i socials en benefici de la col·lectivitat. En això, val a dir que, tot i les dificultats, s'han produït alguns avenços destacats.

Pel que fa a la sostenibilitat, és innegable que persisteixen enormes limitacions i incongruències, però és veritat també que la pràctica de l'ordenació del territori està cada vegada més condicionada per les preocupacions ambientals. Algunes afectacions del medi i el paisatge resulten ja malauradament irreversibles, però els que som prou grans per haver-ho conegut de primera mà sabem que la pràctica de l'urbanisme s'ha vist radicalment transformada en les darreres tres dècades per les consideracions ambientals.

D'altra banda, la pugna per l'equitat social i espacial ha estat un tema de fons de la pràctica urbanística, des de Cerdà fins als nostres dies. Les limitacions en aquest àmbit són també destacadíssimes: les dificultats per a l'accés a l'habitatge i la segregació residencial s'agreugen, la problemàtica dels barris vulnerables persisteix malgrat dècades de intervencions reiterades. Però és cert també que, com va explicar Bernardo Secchi, la millor tradició de l'urbanisme europeu ha fet possible que, en molts casos, "les condicions materials en les quals rics i pobres trien de viure o es veuen obligats a viure a la ciutat siguin menys diverses que la distància que els separa en termes de renda i de patrimoni". És a dir, l'urbanisme estaria contribuint a fer que la ciutat esdevingui un instrument de redistribució i cohesió social.

Acabo. El procés d'urbanització ha integrat el territori fins al punt de deixar obsoleta la distinció tradicional entre ciutat i camp. Això fa inviable, en termes científics, delimitar taxativament la ciutat i assignar-li una població. Ara bé, la ciutat pot ser definida no només a partir de la realitat territorial, sinó també dels objectius polítics, en el sentit més ampli i noble de la paraula. És a dir, pot ser definida no com un objecte, sinó com un projecte: el projecte de configurar espais per viure-hi, "ciutats per viure-hi", ambientalment sostenibles, funcionalment eficients i socialment justes. Vet-ho aquí: avui se'ns fa difícil definir allò que la ciutat és, però tenim l'obligació de construir el que volem que sigui. Aquest és el repte.

Res més. Moltes gràcies.

Girona, 5 d'octubre de 2023