

Fusionant natura, espai públic i ciutat



En els darrers trenta anys, moltes ciutats europees i, entre aquestes, la metròpolis barcelonesa, s'han dedicat a reconquerir allò que més profundament les havia caracteritzades: el caràcter públic dels espais urbans, així com la seva capacitat de cohesió social. En el moment actual, en què els experts asseveren que el futur de la humanitat es juga a les ciutats, la infraestructura verda com a xarxa ambiental i social esdevé una de les columnes vertebrals del territori metropolità. L'objectiu ha de ser construir un nou paradigma, un conjunt de llocs per viure, treballar, estudiar, gaudir o passejar que estiguin interconnectats amb un conjunt d'espais productius i equipats on fomentar la biodiversitat, la producció d'energies sostenibles, el control de les aigües, el cultiu d'aliments de proximitat i el lleure dels nostres ciutadans.



Làrea metropolitana de Barcelona és un territori on viuen més de 3,2 milions d'habitants. Els seus 638 km² estan ocupats per gran nombre d'assentaments urbans de tot tipus i per una densa xarxa d'infraestructures i serveis. No obstant això, en aquest territori densament ocupat encara hi ha un sistema d'espais oberts que ocupa més del 52 % de la superfície total. Es tracta, doncs, d'una de les metròpolis amb més espais verds d'Europa.

Potenciant la infraestructura verda

De geografia primigènia a estructura principal de la metròpolis

Els carrers i les places de les nostres ciutats –espai urbà– es poden renaturalitzar i connectar amb tots els sistemes de parcs urbans i metropolitans que podem establir –espai parc– i amb tots els espais agrícoles i naturals que encara conservem. Un conjunt d'espais oberts molt divers, que inclou tots els espais que procedeixen de la geografia primigènia que perviu a les nostres ciutats: les platges, els aiguamolls i el mar –espai litoral–, els rius, les rieres i els rierols –espai fluvial– i

1 — «La matriu ecològica metropolitana i les diverses escales de les infraestructures verdes». Enric Batlle, 2014. *Quaderns 03. PDU Metropolitana. L'Urbanisme dels espais oberts: paisatge, lleure i producció*. Àrea Metropolitana de Barcelona.

també les diverses muntanyes i parcs agrícoles –espai agroforestal–.

La infraestructura verda és una xarxa ambiental i social que hauria de ser una de les columnes vertebrals del territori metropolità.¹ Una xarxa ambiental –espai urbà, espai parc, espai litoral, espai fluvial i espai agroforestal– que hem d'interconnectar amb la xarxa de mobilitat sostenible –espai mobilitat– i amb tots els indrets on es desenvolupen les activitats dels nostres ciutadans –espai cobert–. Un conjunt de llocs per viure, treballar, estudiar o gaudir que hem de fusionar amb la natura i l'espai públic de les nostres ciutats.

Un sistema que s'ha de reconèixer de manera unitària, agrupant tots els espais que tenen valors ecològics, possibilitats d'ús per al lleure i capacitats productives, amb independència dels seus orígens diversos i les seves característiques diferents, del tipus de classificació del sòl –urbà, no urbanitzable–, del seu grau de protecció –parcs naturals, espais d'interès natural, sistema costaner– i del tipus de propietat –pública o privada–.

Es tracta d'aconseguir una metròpolis amb un territori més accessible, saludable i, en definitiva, habitable; una metròpolis que ara també es concep des de la xarxa d'espais oberts com a denominador comú del

paisatge metropolità. La definició del sistema de la infraestructura verda ens ha d'ajudar a construir un nou paradigma metropolità de sostenibilitat ambiental, social i econòmica, on es garanteixi la biodiversitat i el manteniment dels processos ecològics, es maximitzin els serveis ecosistèmics i es regulin les pertorbacions.

D'aquest conjunt d'espais serà necessari valorar-ne la productivitat, per així poder garantir la conservació de la seva extensió i qualitat, mirant de construir una nova economia verda que permeti la creació de nous materials o noves energies, el manteniment del cicle de l'aigua o la producció d'aliments de proximitat per apropar-nos a la governança alimentària.

Desenvolupant la mobilitat sostenible

De la millora de l'espai públic a l'objectiu d'esdevenir *carbon neutral*

Els darrers trenta anys, moltes ciutats europees i, entre aquestes, la metròpolis barcelonesa, s'han dedicat a reconquerir² allò que més profundament les havia caracteritzades: el caràcter públic dels espais urbans, així com la seva capacitat de cohesió social. Hem recuperat infinitat de nous espais públics urbans que colonitzen els àmbits que fins ara ocupaven els vehicles privats, aconseguint així que els ciutadans recuperin les places i els carrers per a les activitats cíviques diàries. Els nostres entorns urbans s'han omplert de projectes que recuperen espais anodins, sense caràcter, en moltes ocasions degradats o abandonats, amb actuacions que ens permeten tornar a passejar per la ciutat, de la mateixa manera que ja havia estat habitual abans que convertíssim les ciutats en un conjunt de vies ràpides i aparcaments.

Per la seva alta densitat, la major part de les ciutats metropolitanes estan molt preparades per facilitar la mobilitat dels vianants, però encara no disposen d'un sistema de transport públic de prou qualitat. A la vegada, però, aquesta densitat les fa molt més vulnerables als impactes de la massificació del vehicle privat, com la pol·lució atmosfèrica o l'ocupació desbordant de l'espai públic.³ Des dels inicis del segle XXI, moltes ciutats del nostre entorn han començat a plantejar-se seriosament la possibilitat de tornar a funcionar sense automòbils.

Joan Busquets⁴ defineix la ciutat com un conjunt de fluxos i reclama que el que necessitem són malles, no centres; i que potser els projectes més necessaris són els de les diferents infraestructures: les de comunicació i transport, les d'energia i informació, però també la verda. La promoció de les malles ambientals, la construcció d'una xarxa eficient de transport públic i l'establiment

La promoció de les malles ambientals, la construcció d'una xarxa eficient de transport públic i l'establiment de recorreguts que permetin les mobilitats lentes –vianants i bicicletes– són tres accions que ens poden ajudar a hibridar les nostres ciutats entre sí i amb els espais naturals que encara conservem.

de recorreguts que permetin les mobilitats lentes –vianants i bicicletes– són tres accions que poden ajudar a hibridar les nostres ciutats entre si i amb els espais naturals que encara conservem.

La bicicleta, amb la seva velocitat a mig camí entre el vianant i el vehicle motoritzat, resulta un nou element que fa reconsiderar les distàncies entre els diferents destins metropolitans i permet augmentar el radi de cobertura de les activitats quotidianes que la població pot realitzar de forma autònoma. Hem d'incorporar el projecte de la Bicivía a la planificació metropolitana, posant en relació els nuclis de població, els intercanviadors de transport públic, la infraestructura verda i les diverses activitats dels ciutadans.

Com ja va anunciar Richard Rogers al seu llibre *Cities for a small*

planet,⁵ la sostenibilitat arribarà a ser la filosofia dominant de la nostra època, i les ciutats, l'hàbitat humà, podrà entretenir-se una vegada més amb el cicle de la natura. Però per acostar-nos a aquesta condició, necessitem construir un sistema de mobilitat basat en la combinació de les millors condicions per als vianants i els ciclistes i un sistema de transport públic eficient i integrat que permeti la millor qualitat de vida possible. Els espais vinculats al moviment esdevenen els principals llocs de trobada pública i els intercanviadors –els punts de relació entre les xarxes d'espais públics urbans i la xarxa de transport públic– es converteixen en els nous centres de la vida quotidiana, els llocs que hem d'equipar i densificar.

Una ciutat sostenible és també una ciutat on la gent pot viure i respirar, treballar i gaudir. Algunes ciutats del món han començat a fixar-se l'objectiu d'esdevenir *carbon neutral*: mobilitat verda, reducció de les emissions de CO₂, reciclatge total per esdevenir una metròpolis sense brossa, millora de la qualitat de les aigües dels rius i del mar, aprofitament de les aigües de pluja, producció d'energia a la ciutat, increment de la biodiversitat urbana i, per descomptat, infinitat de projectes per configurar els espais públics urbans a partir de l'aplicació d'aquests criteris.

2 — «La reconquesta d'Europa. Espai públic urbà, 1980-1999». CCCB - Centre de Cultura Contemporània de Barcelona. Comissari: Albert García Espuche, 1999.

3 — «Barcelona, #Post Car City?». David Bravo, 2016. Taules temàtiques de redacció del PDU. Taula T4, El Paisatge de la Metròpolis.

4 — «Alguns apunts sobre la cultura urbanística actual». Joan Busquets, Catedràtic d'Urbanisme. GSD Harvard, 2014. *Quaderns 01. PDU Metropolità. Cap a la redacció del Pla Director Urbanístic metropolità*. Àrea Metropolitana de Barcelona.

5 — *Cities for a Small Planet*. Richard Rogers. Faber & Faber, Londres 1997.

Construint la metròpolis

Entre la regeneració urbana i les vores projectades

La nostra metròpolis és una ciutat de ciutats que hem d'estructurar des del projecte dels seus espais públics, des de la millora imprescindible dels sistemes de mobilitat i des de la protecció de la important infraestructura verda que encara conservem. Hem de repensar el futur proposant sistemes que revertixin definitivament el model actual de consum extensiu i limitat de territori i de mobilitat contaminant basada en el vehicle privat.

Si considerem que la infraestructura verda que volem potenciar ocupa, bàsicament, tot el territori que abans consideràvem disponible i que la resta es correspon amb els diversos teixits urbans ja consolidats, podríem arribar a pensar que no disposem d'espai per a futurs desenvolupaments metropolitans. Però una visió més acurada del territori ens porta a pensar en dos camps d'actuació amb moltes possibilitats: impulsar la regeneració urbana i potenciar el projecte de les vores entre els teixits urbans existents i la infraestructura verda metropolitana.

La major part dels assentaments metropolitans requereixen processos de regeneració per millorar les seves condicions urbanes o per reiniciar una nova vida útil que ofereixi nous usos i eviti la necessitat de consumir un territori de què ja no disposem. Són una sèrie de teixits urbans que interaccionen constantment amb la matriu ambiental i amb la densa xarxa d'infraestructures i serveis i que produeixen un continu del que denominem vores urbanes, més de 900 quilòmetres d'espais d'oportunitat que ara es troben inacabats o excessivament fragmentats de la resta del territori.

Tots els llocs poden ser objecte d'algun tipus de regeneració urbana: de les àrees industrials obsoletes que hem de reprogramar als barris marginals que hauríem de reequipar, de les infraestructures agressives que hem de redissenar als nous intercanviadors de mobilitat que hauríem de potenciar, dels sectors que podem densificar als centres urbans que hauríem de pacificar i renaturalitzar. En totes les situacions es tractarà d'aconseguir uns entorns urbans millors que s'estructurin des de la qualitat dels seus espais públics, des de la relació que tinguin amb els espais naturals propers i des de la connexió amb les diverses xarxes de mobilitat sostenible.

S'haurà d'abordar el projecte de les vores urbanes com a espais amb contingut que han de resoldre les relacions entre les seqüències urbanes i les naturals. Hem de promoure les infiltracions entre la matriu ambiental i els diversos teixits urbans, així com mirar de

6 — «Passatges. Elements clau de l'espai públic contemporani». Marcel Smets, Director del consell científic i d'orientació de l'Institut per la Ciutat en Moviment (IVM).

7 — *Land Mosaics. The Ecology of Landscape and Regions*. Richard T.T. Forman. Cambridge University Press, 1995.

resoldre les contínues interrupcions i fragmentacions del territori. Es tracta d'uns espais d'oportunitat on cal construir un model diferent de ciutat en què els valors socials i mediambientals es resolguin conjuntament.

Les nostres ciutats estan plenes de límits infranquejables, autèntiques muralles que impedeixen la connectivitat entre les parts. La resolució d'aquestes interrupcions esdevé un dels projectes més estratègics que podem dur a terme: el projecte que permetrà que la malla funcioni i que els diversos fluxos flueixin. Es tracta de prestar més atenció al punt més difícil, en lloc de recrear-nos en una de les dues bandes. Aquests indrets esdevenen la *baula* que falta a la cadena, són el *passatge*⁶ entre dues situacions fragmentades i es poden explicar com els *military points* que analitza Richard T.T. Forman a *Land Mosaics*,⁷ llocs que han de concentrar tota la intensitat de la nostra activitat, perquè sabem que si aconseguim solucionar-los aconseguirem que un gran territori estigui al nostre abast.

Hem de construir una xarxa d'espais urbans –oberts i coberts– amb totes les connectivitats possibles, que promogui la continuïtat ecològica, urbana i metropolitana, i que reforci el caràcter social de totes les actuacions. Un conjunt de llocs per viure, treballar, estudiar, gaudir o passejar que estiguin interconnectats amb un conjunt d'espais productius i equipats on es fomenti la biodiversitat, la producció d'energies sostenibles, el control de les aigües, el cultiu d'aliments de proximitat i el lleure dels ciutadans. Un conjunt de projectes que hauran d'assolir un objectiu estratègic molt important per al futur de les nostres ciutats: que els caminants, els ciclistes, el transport públic, l'aigua, els aliments, l'aire i la vida puguin fluir lliurement per la nostra metròpolis.

Hem de construir una xarxa d'espais urbans –oberts i coberts– amb totes les connectivitats possibles, que promogui la continuïtat ecològica, urbana i metropolitana, i que reforci el caràcter social de totes les actuacions.