

Un camp de coses (els buits de la metròpolis)

Fa temps que alguns geògrafs, sobretot de l'escola Italiana, han utilitzat la imatge de l'arxipèlag per combatre la tendència uniformadora a considerar les formes metropolitanes. La qualificació «metropolitana» d'un creixement urbà expansiu ha servit per amagar sota aquest terme una multitud de fets variats, a vegades poc reconeguts, a vegades poc entesos, i donar-hi un embolcall conceptual que s'estalviés la valoració detallada. Davant la multiplicació d'usos del sòl de localitzacions, de mides, d'interrelacions i d'estructures físiques, l'anàlisi ha conduït a l'agregació classificadora, i el seu tractament en el planejament urbanístic s'ha pensat com ordenació estructural d'aquest conjunt agregat. Donar-se la tasca de posar ordre és sempre un gest de valentia, però de vegades pot ser-ho també d'egolatria o d'autoconfiança excessiva.

En tot cas, els plans metropolitans que ha desplegat la urbanística habitual, han sigut des dels anys 70, massa fidels al concepte de metròpoli idealitzat per la literatura mítica dels anys 30 i 40, i quantificats per la sociologia i la economia dels anys 60 i 70, i han acabat sovint per perdre la riquesa i la varietat dels fenòmens que volien prèviament definir, acumulant-los en la gran taca metropolitana, la complexitat interior es simplifica, canviant de mida l'òptica, i fixant en certs sistemes-paràmetres de gran dimensió (infraestructures, centralitats, espais verds, zones).

Potser cal començar a pensar d'altra manera l'«ordenació» de la ciutat gran. O, almenys, posar en qüestió la simplicitat d'aquestes eines intel·lectuals que acaben jugant en normes i perímetres, sense altre raó que accontentar tots els interessos, ni altra justificació que el tràmit jurídic no impugnable. D'altra banda, la inèrcia de l'urbanisme burocràtic ja veiem que, almenys a casa nostra, és insensible als canvis polítics i al progrés tecnològic, raó per la qual, tampoc podem esperar d'aquí aires de reacció.

El paradigma metropolità, que tindria que veure amb diversitat i interdependència (el que, en principi, implica grans nombres) és resumit aviat en qüestions de mida (d'«escala» en diuen a vegades, enganyosament). Les grans opcions i els grans sistemes prenen el protagonisme del projecte metropolità. Grans perquè són més cars, més extensos i afecten a més gent. Autopistes, aeroports, ferrocarrils, eixamples, polígons, proteccions naturals, parcs temàtics, dibuixen línies i taques que es voldria fer casar en un ordre equilibrat. Posar «ordre» i «equilibri» al caos aparent resulta així l'únic objectiu que justifica l'operativa activitat planificadora. Paradoxa. Perquè ordre i equilibri són dos conceptes completament contraris a l'energia original que encén les llums a la metròpoli. En adoptar aquesta lògica global (repeteix, antimetropolitana) els plans urbanístics tendeixen a cometre dos grans errors de simplificació: l'esquematisme estructural i l'agregació.

Reduir el projecte metropolità a les seves estructures és una simplificació cada cop més dramàtica. L'aplicació indiscriminada de la teoria de sistemes al coneixement de les ciutats ha portat a confondre les substàncies de la ciutat amb la relació entre elles, i, tot preocupant-se de la sintaxi s'arriba a oblidar de la gramàtica, creient que en parlar de fluxos ja no hi ha llocs, i per reconèixer els sistemes, ja no hi ha matèries. Pensar que la complexitat pot atrapar-se per mitjà d'estructures i sistemes, pot ser una classificació útil per la reglamentació jurídica, però molt enganyosa per donar suport a la vitalitat metropolitana. La planificació estructural, nova versió «fi de segle» del pensament estructuralista dels 70 que avui ens torna a la gola com un dinar mal paït, resulta incapaç de reflectir els aspectes més interessants de la ciutat contemporània. La prioritat de les anomenades "infraestructures", per exemple, és un dels seus axiomes més difosos. Industrials i polítics, periodistes i tècnics, reclamen infraestructures com una qüestió quantitativa, sense discutir gaire quines,

a on i per què. L'«infraestructuralisme» és la moda que denuncia l'absència quasi total d'«intraestructuralisme», de consciència del propi model.

En una societat avançada i benestant, la ciutat no és tan sols un factor de producció, és, sobretot, un bé de consum col·lectiu i, és en funció d'aquesta qualitat de ser usada com ha de triar les opcions territorials i urbanes. L'esquematisme de les infraestructures — pel fet innegable de que són insuficients, interterritorials i molt cares — les ha prioritzat entre els objectius urbanístics, creant un fals sil·logisme pel qual allò petit sempre depèn del que és gran (funcionalisme ingenu) i la qualitat parcial no existeix sense l'eficàcia global. De quina globalitat?

Però la ciutat contemporània, la metròpolis post-industrial té precisament la virtut de fer viure moltes unitats autònomes. Autònomes de continuïtat, de contigüitat o d'estructura. No cal repetir de la llista de com petits barris, grans indústries, magatzems, espais d'esport i d'esbarjo, i oficines, escoles i hospitals, carrers i cruïlles, trens i carreteres, es reparteixen sense que la fricció de l'espai sigui ja el cost que provoca l'aglomeració compacta. En un cert sentit professional, si pensem en el valor del lloc, en la qualitat intrínseca de totes aquestes coses urbanes que s'acumulen per si soles, podem dir que el valor de la infraestructura fins i tot es relativitza, és més substituïble, sempre desitjable, mai decisiu.

Per sobre les estructures, les «coses». Per damunt de les infraestructures, les intraestructures. Abans que allò gruixut, allò fibrós. Més que l'esquelet, el teixit. Així és com pensa l'actual avantguarda de la biologia i de la genètica: com inventar teixit, la gran pregunta que es plantegen els investigadors.

En un estudi a l'Escola d'Arquitectura de Barcelona, hem plantejat la discussió d'aquesta qüestió en el cas de la metròpolis Reus-Tarragona, on aquesta reflexió sembla especialment important. La construcció de noves infraestructures de transport i de mobilitat s'ha accelerat en els darrers anys i es preveu que continuarà encara de forma important. És una àrea de ràpid creixement, de gran varietat morfològica i vitalitat, empenya per la centralitat geogràfica entre Saragossa, Barcelona i València, per l'economia del port i de les refineries de cru al seu entorn, i per la recent transformació dels paisatges agrícoles i litorals. Sumat a l'enriquiment econòmic de la zona, al Camp es dibuixa un dels mapes més dinàmics del territori peninsular. Aquí, l'«infraestructuralisme» és encara més dramàtic, ja que aquestes vies semblen fer-se sense coherència, ja no amb el paisatge o les poblacions, sinó ni tan sols amb sí mateixes. La disbaixa del Camp és un cas espectacular de la incompetència dels mecanismes «ordenadors» implícits en l'autoritat devastadora d'aquests projectes infraestructurals. La programació de les localitzacions econòmiques fuig de la racionalitat funcional i de la lògica interna, i l'autonomia municipal mostra sobretot la seva viciada miopia parroquial més que no pas cap altra avantatge de possibles defenses identitàries. Les polítiques locals podrien, al Camp, fer un front de suport dels valors i oportunitats del territori com a tal, en lloc de constituir-se en refugi dels interessos particulars més immediats.

Moltes veus surten cada dia reconeixent l'escàndol d'aquesta situació. L'obertura de la nova estació de la Secuita, sola com un bolet que neix per sorpresa quan el seu projecte oficial temps ha, i les corredisses de gestors públics i promotors privats per proveir-hi serveis i aprofitar-ne les plusvàlues, estant essent un dels espectacles més vistosos de la miserable política territorial catalana. El Camp és avui, malgrat tot això, una de les àrees amb més futur del sud d'Europa. Amb una coincidència d'avantatges de posició i d'oportunitats de transformació extraordinàries.

I amb una organització territorial rígida i moderna, feta d'episodis urbans distribuïts en dispersió i sostinguts per la pròpia vitalitat de cadascun. És una àrea metropolitana que neix: sí, però no pas com una metròpolis clàssica, aglomerada i centrípete. És una xarxa de llocs independents, més o menys ben connectats, que deixa sempre espais lliures, agrícoles o naturals, com a protagonistes visuals del territori. És un arxipèlag de coses urbanes, d'illots i maresmes que es relacionen entre sí per distàncies conegudes i com a fites que es reflecteixen sobre el mirall de secà. Són peces autònomes, vies, polígons, veïnats, indústries, grans ciutats, parcs turístics, ports, platges, camins, barris, cruïlles, monuments... diverses coses urbanes. El seu futur feliç passa per reconèixer i inventar la seva pròpia figura metropolitana.

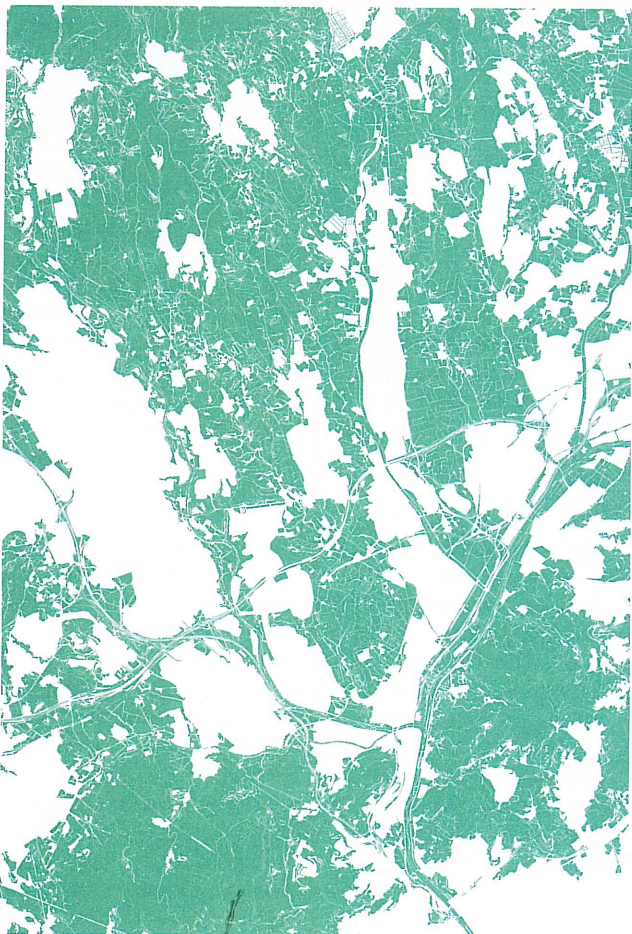
Per a molts, la temptació de buscar una estructura urbana «vertebradora» pot ser forta. Estructura urbana o «coses» urbanes? Aquest és el dilema teòric que ha de superar-se per imaginar el Camp de manera moderna. ¿S'ha de començar — eternament — per ordenar les grans infraestructures perquè se suposa que tot depèn d'elles? I en aquest desembolicar sense fi aquest fil d'Ariadna anirem menystenint sempre les coses concretes, la matèria urbana, el vertader repertori de la metròpolis. Cal abandonar, o almenys reconduir, les raons estructuralistes de la urbanització (sigui en la versió dels 60 o en la post-moderna dels 90 que avui encara domina), i descobrir la modernitat avui possible del territori magmàtic i heterogeni, i per tant específic, visual i tàctil i distant (ah, la «distància interessant»!). Cal arraconar el llenguatge de «sistemes» i «fluxos» i reconèixer «coses» i «llocs». El Camp com un arxipèlag de secà, com un camp ple de coses urbanes.

Si taquéssim en positiu el que és el magma dels espais buits de El Camp (el pla deltaic del triangle Reus-Valls-Tarragona) apareix la importància superficial d'aquest espais, però també la seva estructura. És un sistema d'àrees tractat per múltiples configuracions juxtaposades que no es dedueixen dels àmbits urbans, sinó que sembla resultar precisament al revés. El mar de secà és un mar d'illots i petits esculls, un líquid continu que envolta amb la seva trama filiforme i granulada les peces sòlides que ha retingut.

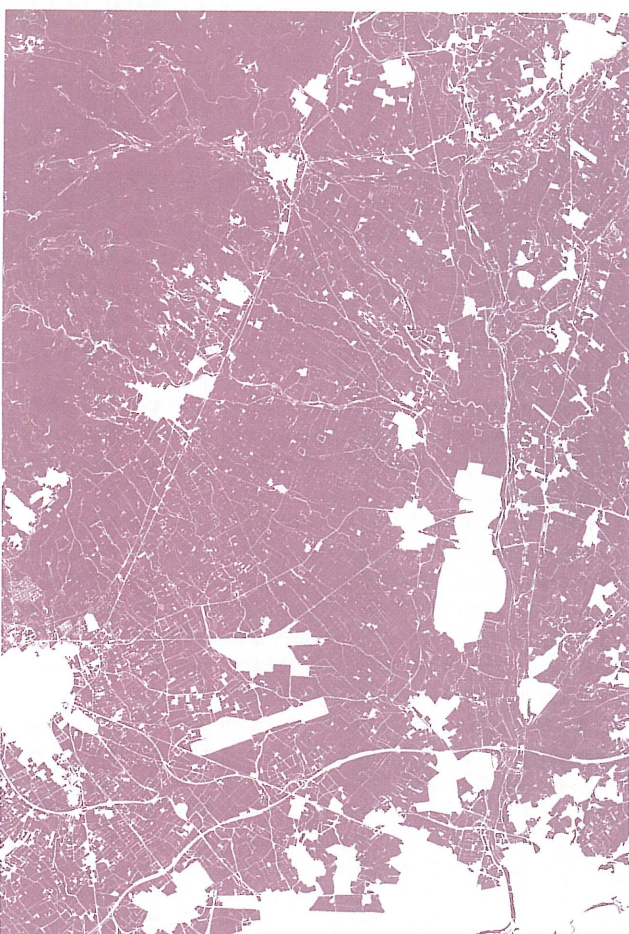
És útil per aquesta discussió fer comparacions. Per exemple, el Baix Empordà també és un territori de coses. Però les distàncies i els illots són diferents dels del Camp. El pes de la vella lògica romana els dona regularitat i equilibri. L'aigua de l'arxipèlag és més líquida i les coses urbanes són més simples. Hi ha un equilibri de mides i distàncies en continuïtat amb el teixit buit, quasi geomètric en la seva composició i isotropia. No hi ha vectors ni tensions. És un territori unitari. Les mides són menors.

La comparació ens fa veure com en la forma del buit, del terra lliure apareix la forma característica del paisatge urbà actual. L'Empordà també és un espai dispers i integrat alhora, però amb morfologia cristal·lina. En canvi, un tros de l'Àrea Metropolitana de Barcelona ensenya el seu espai buit com formes lacustres entremig d'altres muntanyes on només algun rierol les connecta. El plànol està dominat per les formes del blanc i en els buits gairebé no hi apreciem estructura. Aquest és un arxipèlag rocós. L'evidència morfològica d'aquestes diferències ja parla per sí sola del que és propi de cada forma, i de com pot substituir-se la lògica del massís, de les masses plenes, per la taca del buit com a tema principal de la identitat metropolitana.

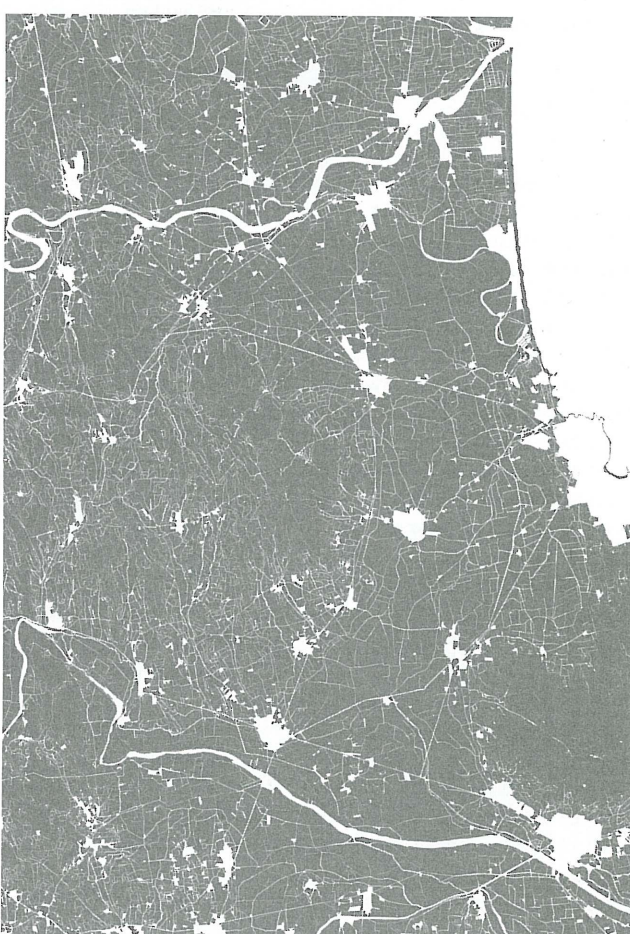
*Manuel de Solà-Morales, arquitecte
Catedràtic d'Urbanisme a l'ETSAB*



Molta taca blanca. (Àrea Metropolitana Barcelona)



Tagues i fils de totes mides. (El Camp)



Molts fils i poques tagues. (L'Empordà)