

# “Barcelona és el millor lloc per a estudiar la regeneració urbana”

El millor record de quan era estudiant que té l'arquitecte i planificador de ciutats Richard Rogers (Florència, 1933) és el recorregut a peu fins a l'escola, que feia amb els seus companys. Predica la ciutat sostenible on els desplaçaments es puguin fer a peu, amb bicicleta o en transport públic. El cotxe, “un animal d'acer”, és avui dia el gran enemic.

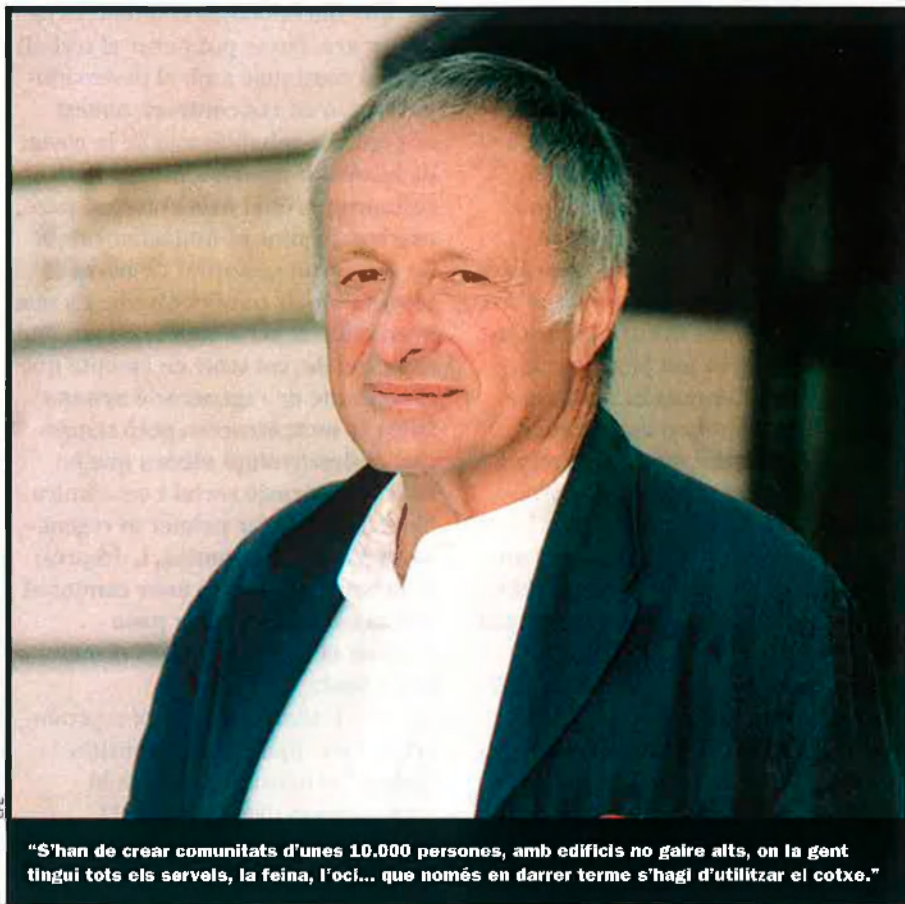
**E**n l'inici de la seva carrera professional, als anys setanta, Richard Rogers va dissenyar juntament amb Renzo Piano el Centre Georges Pompidou de París, i va deixar clars la majoria de punts del seu ideari arquitectònic: perquè un edifici tingui futur ha de ser flexible i viu: així doncs, va penjar les escales mecàniques per la part de fora de la façana, per crear espais flexibles. També va “parlar” de les seves idees urbanístiques: ciutats focalitzades entorn de centres de trobada: les escales del Pompidou atreuen la gent que es congrega en la plaça del seu davant cap a l'interior del centre cultural que, en trenta anys, ha redissenyat tot el barri. Els anys d'ofici han atorgat a Rogers el títol de Lord Rogers of Riverside i l'han guardonat amb la Legió d'Honor. També li han portat desencants: la polèmica Cúpula del Mil·lenni de Londres, o el seu projecte urbanístic per Xangai, lloat en

**“No hi ha cap raó perquè els aeroports siguin dolents i només hi aterrin màquines. Cal crear un ambient relaxant i atmosfèric”**

la teoria però en la pràctica fagocitat pels aspectes més prosaics del capitalisme xinès. La comunitat ParcBit de Mallorca, petita, ecològica i ben comunicada, que va dissenyar a principi dels anys noranta, avança a poc a poc. “Fer urbanisme és molt més difícil que parlar-ne.” Afable, i amb camisa i mirada transparents, aquest començament de setembre Rogers ha inaugurat les jornades “Renovació Urbana. Reciclatge versus consum de sòl”, que han aplegat uns set-cents arquitectes i urbanistes a Barcelona. Rogers és assessor urbanístic d'aquesta ciutat, on, a més, també crearà un gran contenidor d'activitats a la plaça de braus de Las Arenas. Malgrat que no li interessa ser “massa polític”, els seus enuncisats ho són.

— Vostè defensa el fet que per fer les ciutats més sostenibles cal reciclar les possibilitats que els teixits actuals encara tenen i no s'ha de gastar sòl lliure. És possible mantenir viva una ciutat sense expandir-la o cal que hi hagi un equilibri entre reciclatge i expansió?

— Crec que la primera prioritat és fer més compacta la ciutat, utilitzar els espais entre els edificis que ja existeixen en comptes d'expandir el territori. S'ha d'augmentar la densitat de la ciutat i, per aconseguir-ho, cal optimitzar l'espai que hi ha. Cal rehabilitar-lo fins i tot tirant a terra edificis. Això és el primer que s'ha de fer. Si es necessita més espai, no s'ha de crear un *sprawl* [literalment, taca d'oli; terme aplicat a les zones residencials que s'estenen sense fi], sinó buscar un nou lloc. S'han de crear



"S'han de crear comunitats d'unes 10.000 persones, amb edificis no gaire alts, on la gent tingui tots els serveis, la feina, l'oci... que només en darrer terme s'hagi d'utilitzar el cotxe."

noves comunitats de, per exemple, 10.000 persones, amb edificis no gaire alts, on la gent tingui tots els serveis, l'abastament, la feina, l'oci, i en els que sigui possible desplaçar-se d'un lloc a l'altre a peu, en bicicleta o en transport públic. Que només en darrer terme la connexió s'hagi de resoldre amb l'ús del cotxe.

—Es pot arribar a la sostenibilitat total de la ciutat i de l'entorn de què depèn?

—Si quan parlem de sostenibilitat pensem en un zero per cent de contaminació i emissió de gasos, és impossible. Però sí que es pot aconseguir arribar a reduir les quantitats de pol·lució fins a un nivell que la població pugui absorbir. I aquest equilibri entre el món i els objectes que el pol·lucionen és necessari que es faci en els propers cent anys. En l'actualitat ja existeixen materials que funcionen amb energia solar, el vent..., més naturals, que no utilitzen carbó, que redueixen l'impacte de contaminació. Així doncs, en molts àmbits

es pot abaixar l'impacte de la pol·lució. Per altra banda, la contaminació, l'asma, els diners que ens costa en termes de pol·lució fabricar una peça del cotxe haurien de ser comptabilitzats en el preu de la benzina.

—Creu possible parar la fugida de gent de la ciutat de Barcelona i l'increment del consum de sòl per habitatges al voltant de la ciutat? Entre altres raons, marxen a causa del preu de l'habitatge...

—Primer de tot, s'han de construir més habitatges en el centre de la ciutat [de Barcelona]. Cal aprofitar el sòl, com ara àrees buides o antics sòlars industrials, per fer vives les ciutats, que sempre tenen el mateix problema d'encariment del preu de l'habitatge: només els rics poden viure en el centre. I això és insostenible, és clar. Però també cal veure com canvia la societat de la ciutat. En el cas de Barcelona, ens adonem que molta gent és soltera, jove, viu sola, i que cada vegada hi ha menys nens; la taxa de nens per família de l'estat

espanyol és la més baixa d'Europa. Així que no es necessiten els enormes habitatges tradicionals. Cada vegada es dona menys que la gent vulgui tenir la caseta amb el jardí. Tot això, cal revisar-ho, perquè crec que el centre de Barcelona s'ha desenvolupat bé i la gent vol tornar a viure-hi, per tornar a anar al cine, al teatre. Què es pot fer en un casa de quatre habitacions buides amb un gran jardí que s'ha de gaudir en la soledat? És cert que nosaltres volem fer que les ciutats siguin més vives, tal com vol la gent, però alhora tampoc no podem evitar el que la gent també vol fer, que és sortir de la ciutat.

—L'*sprawl* és el pitjor enemic de la sostenibilitat?

—Si hi ha *sprawl*, s'ha d'utilitzar el cotxe, que és el pitjor enemic de la sostenibilitat, a causa de la pol·lució que genera, el perill que comporta i perquè aïlla a la gent. Si la gent viu en comunitat, ha d'interactuar. Si hi ha *sprawl*, no pots caminar, anar amb bicicleta, relacionar-te amb la resta de la gent. Això no és sostenible.

—Els aeroports actuals són *no-lands*, és a dir, llocs de pas, tot al contrari de la seva idea d'edificis públics que siguin espais de trobada. En la seva col·laboració en l'extensió de l'aeroport de Barajas, a Madrid, com combatrà aquest problema?

—No hi ha cap raó perquè els aeroports siguin dolents. No s'ha d'utilitzar l'aeroport només perquè hi aterrin màquines, sinó que cal crear un ambient atmosfèric i relaxant. Cal barrejar l'aterratge i enlairament dels avions amb altres activitats, com les arbredes, els jardins o fer-hi hotels. S'ha d'arribar a un equilibri, perquè l'aeroport sigui un lloc comunitari.

—I vostè ho aconseguirà, a Barajas?

—[Riu.] Home, alguna cosa de tot plegat hi haurà. Serà flexible. Cada experiència és un pas petit en un camí llarg. Però els arquitectes no podem construir els nostres somnis, hem de treballar per a un client, d'acord amb un pla de desenvolupament previ.

—Com avança el seu somni de Mallorca, ParcBit [una tecnòpoli on l'aigua domèstica es reutilitza i el transport públic enllaça comunitats de pocs milers habitants]?

—Els problemes sempre són polítics. I en aquest cas no és diferent. El cas és més pròxim de passar a Itàlia que a Barcelona. Va molt lent. He estat set o vuit anys en el projecte, però, en realitat, tot plegat només ha avançat com si haguessin passat un parell d'anys a un ritme normal.

—Què en pensa, de la renovació urbana de Barcelona?

—Crec que Barcelona és el millor model per a estudiar la regeneració urbana. Podem comprovar com s'han aconseguit els nostres desitjos [de regeneració urbana] en altres ciutats, com Portland i Seattle, als Estats Units, que són bons exemples. Copenhaguen, a Dinamarca, és molt humanística. Curitiba, al Brasil, també és un model per seguir, com Amsterdam i Rotterdam. I em sembla que Barcelona ha de ser situada al capdamunt d'aquest grup. És un exemple de ciutat humanística per a tothom. És clar que no es poden comparar les ciutats que acabo de citar entre si, perquè cadascuna té els propis problemes i ha fet una regeneració urbana particular. Però, probablement,

ningú no ho ha fet millor que Barcelona. Es tracta també d'un tema cultural. Quan utilitzo l'exemple de Barcelona em diuen que és una ciutat vora el mar, però Copenhaguen ha seguit el propi camí. Copenhaguen té un terç de la població que utilitza la bicicleta, i cal tenir en compte que el clima de Dinamarca és horrorós. A Anglaterra, només el dos per cent de la gent utilitza la bicicleta. Per tant, no es pot justificar la situació amb l'argument que passa en una ciutat petita o vora el mar.

—I quin aspecte concret de la reforma urbana de Barcelona destacaria especialment, tant per bé com per mal?

—Jo no he dit que a Barcelona no hi ha problemes. Es necessiten habitatges tant per als joves o solters com per a tots els treballadors, que han de fer distàncies massa llargues. Per això deia que necessitem viure en el cor de la ciutat. Si s'està forçat a viure fora del nucli, s'ha de poder gaudir d'un transport públic millor del que actualment hi ha a Barcelona. Hi ha massa transport particular, que fa molt soroll i pol·lueix en excés la ciutat. Necessitem ampliar el metro. Hi ha prou problemes. Hi ha moltes zones que encara necessiten més treball, com les zones més llunyanes del centre. És una lluita contínua. Quan

dic que Barcelona és la millor, és la millor ara. No es pot parar el treball fet, cal continuar amb el desenvolupament, o en cas contrari, aquest es perd. La rehabilitació de la costa, de la zona industrial, per fer bars i restaurants, és el més atractiu: parc, marina, jardins és fantàstic. També ho és la gran quantitat de noves places i espais públics oberts. És una gran millora per a tota la ciutat. Per altra banda, cal tenir en compte que el concepte de regeneració urbana física és molt atractiu, però sempre que es desenvolupi alhora que ho fa la regeneració social i econòmica. No és possible fer primer la regeneració social i econòmica, i, després, la urbana. Si no pots anar caminant fins al col·legi no val la pena renovar el col·legi. Això és el més important.

—Què li sembla la darrera experiència de París [quaranta quilòmetres "robats" al trànsit per dedicar-lo a un transport més sostenible]?

—Encara no ho he vist. Sona molt bé però t'ho diré quan ho vegi. La ciutat és compartir experiències i això no es pot fer des d'un cotxe tancat, un animal d'acer de quatre rodes.

Jordi Marlet



JOAN CELIÀ

El ParcBit que Rogers projecta a Mallorca des de fa vuit anys patelx els inconvenients de lligar sostenibilitat i política: "Ha avançat com si només haguessin passat un parell d'anys."

**"Barcelona està al capdavant de les ciutats humanístiques. Ni Amsterdam, ni Rotterdam, ni Copenhaguen, ni Curitiba han fet millor regeneració urbana"**