

## Reconquerir la polis



El 25 de maig, el cor de Nova York quedarà parcialment tancat al trànsit en benefici dels vianants. A Londres, on s'implantà un peatge urbà, la circulació de vehicles s'ha reduït d'un 30%. Anem cap a un model de ciutat més humanitzat? En parlem amb l'arquitecte danès Jan Gehl, un dels responsables que Copenhagen s'haja convertit en un referent per a moltes altres urbs.

**S**i heu d'anar pròximament a Nova York i teníeu previst de fer-vos la típica fotografia amb els anuncis lluminosos i els taxis de xassis groc de Times Square, ja us ho podeu traure del cap. Perquè a partir de dilluns s'activa un pla per a eliminar els embotellaments que cada dia es registren al cor de la ciutat dels gratacels. Per aconseguir-ho, es tancarà el trànsit rodat a Broadway des del carrer 47 al 42, a Times Square; i des del 35 al 33 a Herald Square. La iniciativa és una passa més en la revolució verda que Michael Bloomberg vol imprimir a Nova York aprofitant els temps de canvi que sobrevolen els Estats Units. A través del PlaNYC 2030, l'alcalde multimilionari vol que la *gran poma* esdevinga pionera en la lluita contra el canvi climàtic i, de passada, impulsar un estil de vida més saludable i sostenible dels seus conciutadans.

El projecte de Bloomberg és extraordinari perquè es tracta de Nova York, però no és en absolut insòlit. A tot el món van sorgint veus que clamen per rehumanitzar la ciutat. Amb un procés de trànsit del camp a la ciutat ja consolidat, les urbs s'han convertit en conglomerats humans sobrevinguts. L'absència de planificació i previsió ha convertit el conjunt en un aiguabarreig on els interessos de les persones s'han diluït. Les ciutats semblen més fetes per patir-les que no pas per viure-les. Ara diversos fòrums proposen de fer de les ciutats indrets més verds i sostenibles. Llocs, en definitiva, més agradables per als ciutadans on hi haja espais de convivència. La ciutat agressiva deixa pas a la ciutat habitable.

Aqueixa transformació implica en part acabar la tirania de les quatre rodes. La popularització del cotxe com a sistema de transport ha canviat radicalment la fesomia de les ciutats des de la dècada dels 60. Els automòbils han envaït els carrers i avui predominen sobre el vianant d'una manera aclaparadora. A la majoria de les ciutats, l'absència d'una xarxa de transports pública integral no ha fet sinó acreixer aquesta tendència. "Totes les ciutats que conec tenen departaments de trànsit que elaboren fantàstiques estadístiques; en canvi, a la majoria no hi ha un departament

dels ciutadans, per a saber com es mouen i quines preferències tenen”, explica l’arquitecte danès Jan Gehl. Sap bé de què parla. Coneix de prop l’experiència de la seua ciutat natal, Copenhagen, on, gràcies a les polítiques públiques, un terç de la població es desplaça amb bicicleta habitualment. Els títols de les seues obres –*New city spaces* (‘Nous espais urbans’) i *Life between buildings: using public space* (‘La vida entre els edificis: usar l’espai públic’)– parlen ben clar dels seus plantejaments. Ell ha canalitzat les seves propostes empresarialment, a través del seu despatx de consultors GehlArquitects des del qual ha assessorat ajuntaments de mig món –també el de Nova York– sobre com repensar les seues ciutats des d’una dimensió més humana. “S’han fet més esforços per fer feliços els cotxes que no per fer feliços els vianants”, explica Gehl, que ha visitat València, convidat al cicle “Repensar la ciutat”, que organitza l’Institut del Territori.

La invasió de les ciutats per part dels cotxes va començar a mitjan dècada dels 50 i d’aleshores ençà ha guanyat terreny progressivament. A través dels accessos a Barcelona cada dia hi circulen 1,2 milions de vehicles, i a València 800.000. Segons els ecologistes, els vehicles són els responsables del 80% de les emissions de CO<sub>2</sub> a l’atmosfera. Per tot això, i perquè els cotxes enlletgeixen els centres de les ciutats, diverses grans urbs han reaccionat. La primera va ser Londres, on Ken Livingstone va imposar un peatge de 8 euros per a tots els conductors que volgueren accedir al centre. La mesura, que quan fou anunciada va causar escepticisme –i animadversió i tot– entre ciutadans i comerciants, es va mostrant com un èxit gens negligible. El volum de vehicles de la zona de peatge s’ha reduït d’un 30%, molt més que no esperaven els impulsors; hi ha crescut el nombre de persones que utilitzen el transport públic; i hi han disminuït la contaminació i els col·lapses, que durant tants anys havien congestionat el cor de la capital anglesa. En l’èxit de Londres es van inspirar posteriorment Roma, Oslo, Frankfurt, Colònia i Singapur per instaurar peatges urbans propis. Uns altres, com ara Amsterdam o

## ‘Copenhaguenitzar’ les ciutats

Qualsevol que haja visitat Copenhagen es deu haver sorprès per l’onada de ciclistes que solca la ciutat. Vells, pares amb carros incorporats, xiquets de vuit anys, joves camí de la discoteca, mares que arrossegueuen la compra... formen part del paisatge durant tot l’any. La capital danesa va fer de la necessitat virtut i, a la dècada dels 70, durant la crisi del petroli, va rumiar seriosament alternatives per a una societat dependent de l’or negre. Aleshores hom dissenyà un pla que pretenia reconquerir la ciutat per als ciutadans. Per aconseguir-ho, es treballà en dos fronts: d’una banda, es va condicionar una espessa malla de carrils bici que unira tota la ciutat i es va bastir una xarxa de transport públic compatible amb les dues rodes; d’una altra banda, carrers i places foren tancats al trànsit per recuperar espais públics que des de la dècada dels 60 havien estat segregats pels automòbils. Els canvis s’han introduït gradualment.

Des de la dècada dels 70, Copenhagen, una ciutat de la mida de València, s’ha transformat radicalment. L’espai de vianants s’ha multiplicat per set i el transport amb bicicleta hi creix cada any. Un terç de la gent arriba a la feina pedalant i un altre terç, en transport públic. Els estudis de què disposa l’ajuntament de la ciutat mostren, a més, que l’ús de les bicicletes és més fort com més alt és el nivell de renda. Amb vista al 2015, l’ajuntament ha engegat un pla perquè el 50% dels desplaçaments a la feina o a l’escola es facen amb bicicleta. De moment, tot indica que aconseguiran la fita: l’ajuntament s’ha vist obligat a ampliar carrils bici perquè avui dia estan saturats.

Atenes, han impulsat unes mesures diferents (encariment de les places d’aparcament...) per desincentivar l’ús del vehicle particular. Nova York ha estat la darrera a apuntar-se a la llista d’urbs verdes. L’objectiu de Michael Bloomberg no és tan sols engegar una nova gestió del trànsit al populós centre de la ciutat, sinó sobretot guanyar espai per als vianants i regenerar el centre urbà. Segons les estadístiques hi ha 4,5 voltes més de gent que no de vehicles, però només l’11% de l’espai va destinat al pas dels vianants.

**La lliçó d’Embarcadero.** Però deslliurar-se de la dependència del trànsit sembla un objectiu retòric de difícil aplicació pràctica. Només cal fixar-se en les conseqüències quan algun carrer o alguna avinguda es troba en obres a la nostra ciutat, a la ruta cap a la feina: saturació, nervis, clàxons i retards. Podem, per tant, permetre’ns el luxe de cloure vies per on diàriament transiten milers de cotxes? Gehl és taxatiu: els usuaris s’adapten a les vies de què disposen. Com més carreteres, més saturació. “M’ho explicava una volta el responsable de la gestió

del trànsit de Copenhagen. ‘Quan detectem una congestió, tenim l’opció de fer un carril. Si el fas, durant tres mesos desapareix la congestió, però al cap de tres mesos, de segur, tornaràs a tenir el mateix problema. En canvi, si elimines un carril, tindràs tres setmanes de molta congestió però després el problema desapareixerà.’”

El cas de San Francisco és paradigmàtic. Des de la dècada dels 60, associacions cíviques i grups ecologistes havien lluitat per eliminar l’autopista d’Embarcadero, una via de comunicació que fragmentava la ciutat. Ni l’ajuntament ni la premsa no tingueren cap consideració cap a aquesta demanda. Allò que no es podia aconseguir per la via burocràtica es va consumir per la via dels fets. El 1989, l’anomenat terratrèmol de Loma Prieta, amb una intensitat de 7,1 graus a l’escala Richter, seccionà l’autopista i la deixà temporalment fora de servei. Durant els mesos següents, va començar un intens debat entre els partidaris de reparar la carretera per reobrir-la al trànsit i els partidaris de donar-la per morta. La discussió acabà decantant-se a favor dels segons, després



Al voltant de 356.000 persones passen cada dia per Times Square, al cor de Nova York.

## Ciutats 'Champions'

Urbs que han emprès o volen emprendre processos de millora integral



de quedar ben clar que San Francisco podia sobreviure sense l'autopista d'Embarcadero. La gent que fins al terratrèmol havia utilitzat aquesta via va buscar rutes alternatives o va començar a desplaçar-se amb transport públic. El 1991, l'ajuntament va decidir d'enderrocar l'autopista i a l'indret s'hi va construir un bulevard.

Un procés molt similar es visqué a Seül. Després de la guerra, la capital coreana va emprendre una urbanització sense precedents a Àsia. A conseqüència d'això, el riu Cheonggyecheon, que travessava el cor de l'urbs, es va assecar. Al llit del riu, hom va decidir de construir-hi una autopista de sis carrils amb la qual els 10 milions d'habitants de Seül van haver

d'aprendre a conviure. Fins que l'any 2003 l'alcalde Lee Myung-bak va decidir de regenerar aquesta arteria: va eliminar l'autopista i la va substituir per vuit quilòmetres de parc fluvial. Allà on durant anys havien circulat 180.000 vehicles, avui hi passen les famílies de Seül. Avui, Lee Myung-bak és president de Corea.

Els exemples de Seül o Londres mostren com la rehumanització de les ciutats només pot tenir lloc quan al darrere hi ha una voluntat política i administrativa de canviar les coses. Sense l'impuls d'allò que Jan Gehl considera "polítics visionaris", la pulsio transformadora dels ciutadans o d'associacions cíviques difícilment pot fructificar. I Gehl envia un mis-

satge: "Algunes ciutats han optat per destacar-se amb edificis emblemàtics o arquitectes estrella. Però l'arquitectura fa grans edificis, no grans ciutats. Des del meu punt de vista, la millor estratègia és fer una bona ciutat, perquè d'una bona ciutat en gaudeixen tots els ciutadans cada dia de l'any."

A l'altre costat del globus terrestre, a Austràlia, hi ha un exemple paradigmàtic d'aquesta ambivalència. Sydney –amb la imponent òpera a fregar de la mar, però amb un escàs atractiu– i Melbourne –no tan famosa, però reconeguda per diversos especialistes com la millor ciutat del món per a viure-hi– representen aquesta mena de Dr. Jekyll i Mr. Hyde de l'urbanisme modern. No és estrany que Sydney, conscient de les seues limitacions, es mire ara de reüll la seua veïna del sud. "Melbourne –explica Gehl, que va assessorar la transformació de la ciutat– era famosa pel fet de ser la ciutat més buida i inútil del món. A mitjan anys 90, van començar a fer miracles i a canviar. El nombre de gent que viu al centre s'ha multiplicat per deu; s'hi han fet espais públics i zones per a caminar. Han transformat urbanísticament la ciutat. Des de l'aire, sembla com qualsevol ciutat americana, però a baixa escala no ho és". Tot plegat demostra, segons Jan Gehl, que la transformació de les ciutats no depèn de la situació geogràfica ni del passat ni de l'oratge ni de la planificació urbanística anterior. "Hi ha ciutats a tots els continents i amb condicions molt diferents que s'han transformat", assegura aquest partidari de fer ciutats a escala dels ciutadans.

Però és ara el moment adequat per a engegar aquests canvis, quan la majoria d'economies han entrat en recessió i les arques municipals també es ressenten per la crisi? "Els períodes de creixement són perniciosos per a les ciutats, perquè propicien un creixement accelerat, en què les decisions es prenen sense reflexionar", explica Gehl. "Si mires la història, ha estat en temps de recessió quan la qualitat de les ciutats ha millorat. Per a millorar les ciutats no calen grans inversions. És molt més barat que fer carreteres o calatraves".

*Violeta Tena*