

De què parlem quan ensenyem urbanística?

PER JOSEP PARCERISA, *professor d'urbanisme a l'ETSAB*

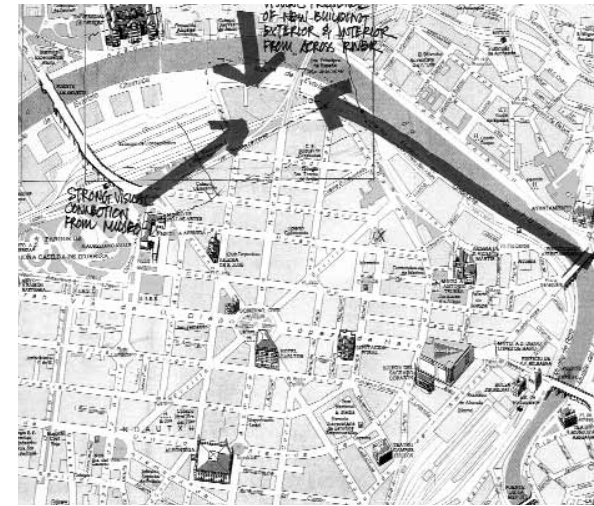
De què parlem a les assignatures d'Urbanística? Què ensenyem a les assignatures de taller, aquelles que són viscudes pels nostres estudiants com un assumpte troncal, tan compromès com el de l'assignatura de projectes?

Sovint, sobretot des de fora, es diu que les assignatures de taller d'urbanística tracten projectes en una altra dimensió. Perquè se simplifica tant? Certament, perquè temàticament es presenten problemes de cert abast, però aquesta percepció, una mica directa es reforça quan els exercicis es formulen anàlogament als de les assignatures de projectes. Els estudiants saben que en moltes de les assignatures troncal d'urbanística el seu mèrit i el seu esforç consisteix en projectar sobre un lloc, un lloc precís i amb un programa definit. Així es viu i així ho transmetem.

És cert que lloc i programa són condicions de l'arquitectura tant si es tracta de construir una casa de veïns al centre històric com si cal organitzar un nou sector de desenvolupament. Un lloc precís i delimitat i un programa funcional traduït sovint en condicions de superfície i volum són les bases tant per aixecar un hotel, una bodega (un tema de moda entre els PFC actuals) com per projectar un càmping. Sempre, lloc i programa, són les condicions a l'inici de l'encàrrec.

De vegades, en algunes de les primeres condicions, l'arquitecte hi ha pogut i volgut participar. És el cas de Frank Gehry, que va influir en l'elecció del lloc on finalment s'ha aixecat el seu edifici per a la Fundació Guggenheim a Bilbao. Gehry va triar un lloc dramàtic, quasi residual, a la vora del pont enorme de La Salve, desestimant la invitació d'ubicarlo en solars més evidents o més solemnes.¹ Quan observem els gests nerviosos de l'edifici, "disparant" en tantes direccions, comprenem millor aquest capteniment de l'arquitecte.

He volgut fer servir un exemple conegut, per bé que poc acadèmic, perquè els projectes professionals vénen d'encàrrecs tant com els projectes a l'ETSAB vénen d'enunciats. Fixem-nos en els primers, que són els que finalment alimenten els segons, tal com passa ara per ara al nostre ensenyament. Els enunciats, com els encàrrecs, quasi sempre estan marcats per certes definicions prèvies que els alumnes/arquitectes es troben tot just en començar.



FRANK GEHRY VA INFLUIR EN LES DECISIONS PRÈVIES A L'EDIFICI PER LA FUNDACIÓ GUGGENHEIM A BILBAO. VA TRIAR UN LLOC DRAMÀTIC, QUASI RESIDUAL, A LA VORA DE L'ENORME PONT DE LA SALVE, DESESTIMANT LA INVITACIÓ A POSAR-SE EN SOLARS MÉS EVIDENTS O MÉS SOLEMNES.

LA MAGNÍFICA ESTACIÓ STADELHOFEN A ZURIC (1983-84) DE SANTIAGO CALATRAVA TAMBÉ DEMOSTRA L'ENCERT DE QUI VA DEFINIR L'ENCÀRREC.



¹ VEURE COOSJE VAN BRUGGEN, FRANK O. GEHRY MUSEO GUGGENHEIM BILBAO, THE SOLOMON R. GUGGENHEIM FOUNDATION, NOVA YORK 1997
² MANUEL DE SOLÀ-MORALES, "LA SEGUNDA HISTORIA DEL PROYECTO URBANO", UR-URBANISMO REVISTA, Nº 5, LUB, BARCELONA, 1987.
I "MANUEL DE SOLÀ. PROGETTARE CITTÀ" A LOTUS QUADERNI DOCUMENTI A CURA DE MIRKO ZARDINI ELECTA 1999 MILÀ.

Fixem-nos en les paraules "certes definicions prèvies". Que sigui previ i que sigui d'un altre (d'una altra mà, d'una altra persona) no vol dir que sigui, per definició, una rèmor per a l'arquitectura. Un doble exemple de Santiago Calatrava ho pot explicar. La magnífica estació Stadelhofen a Zuric (1983-1984) demostra l'encert de qui va definir l'encàrrec. Fa dues dècades, es van reorganitzar urbanísticament els traçats dels ferrocarrils de la ciutat, de manera que es va poder reactivar una vella estació molt cèntrica: Stadelhofen. El client demanava combinar andanes i marquesines mig enterrades, en pendent i en corba convexa entre jardins penjats i galeries comercials semisubterrànies. L'habilitat de Calatrava per encaixar aquest puzzle amb la lògica del lloc va ser admirable. Ben al contrari, per cert, de l'encàrrec dubtós del pont de Bach de Roda a Barcelona, quan se li va demanar la connexió entre dos carrers separats per unes vies del tren. Un assumpte de simple administració de la connectivitat de la xarxa de carrers es va encomanar a un enginyer ambiciós que va plantar una obra singular en un lloc on tard o d'hora caldrà dissoldre-la per incorporar la zona a la gran operació que ara, vint anys després, ja té nom: la Sagrera. Curiosa miopia de l'encàrrec (però, ... a qui dels exegetes que el van publicar a bastament interessava aquesta discussió?)

Aquests dos exemples ens permeten comprendre que els encàrrecs als arquitectes tenen les mateixes premisses que els encàrrecs als enginyers quan són cridats a resoldre una obra pública. No es tracta d'elaborar les condicions de partida no es tracta de qüestionar ni l'objectiu ni les premisses que estan a l'origen de l'obra, perquè les fixa el client i sovint ho ha fet abans. El professional, com l'estudiant, cal que es centri en la resolució del problema definit en un altre moment i per altres.

Un dels autors contemporanis que amb més èmfasi i claredat ha desenvolupat un pensament i una pràctica sobre la qüestió del projecte i el seu compromís urbà ha estat l'arquitecte i professor Manuel de Solà-Morales.² Aquesta pràctica, afirma, sege llaria una esquadra entre urbanisme i arquitectura, oberta des de la irrupció de la ciutat funcional. I aquesta pràctica és, em sembla, una pràctica de projectes i, com a tal, d'encàrrecs definits en llocs i amb programes bastant precisos.

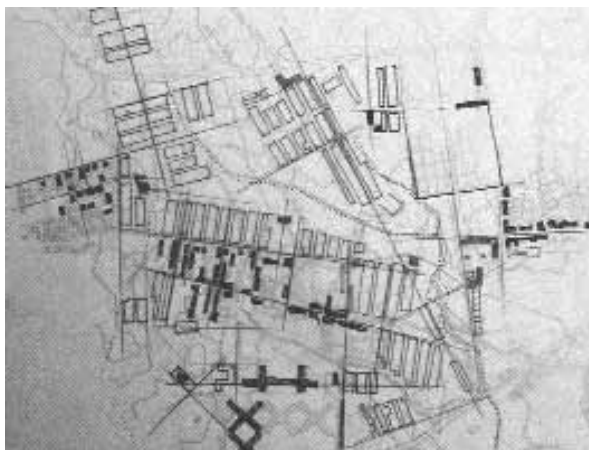
De què parlem quan parlem d'urbanística als nostres tallers? Es una realitat que cada cop fem més l'èmfasi en enunciats que es refereixen a una producció o construcció que respon a encàrrecs semblants a les pautes de la resta de treballs dels arquitectes i els enginyers de camins. Afortunadament, aquests exercicis visualitzen la urbanística com a construcció tangible, però...

Però no sempre quan parlem d'urbanística ens referim a projectes urbans. De vegades, parlem d'altres coses fem altres raonaments, d'una altra naturalesa, que s'assemblen però que es poden distingir. Prendre les decisions de llocs i programes és quasi sempre, també, un treball urbanístic, en el sentit que



PORTADA DEL NÚMERO 5 D'URBANISMO-REVISTA (LUB, BARCELONA 1987), EN EL QUAL ES PUBLICA "LA SEGUNDA HISTORIA DEL PROYECTO URBANO", DE M. DE SOLÀ-MORALES.

ESQUEMA DE TREBALL DEL PROJECTE DE A. SIZA PER MALAGUEIRA, SOBRE UNA BASE EN LA QUAL DESTAQUEN LES IMPLANTACIONS PRÈVIAS EXISTENTS (E. MOLteni, ÁLVARO SIZA. BARRIO DE LA MALAGUEIRA, ÉVORA. ETSAV, EDICIONS UPC, 1997)



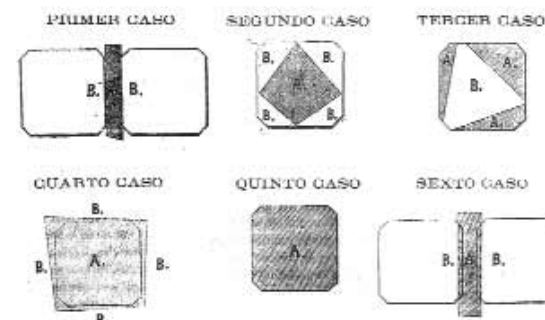
3 L. Coppa; a *Urbanística* num. 35 1962, V. Fraticelli, "Terni progetto e città" a *Controspazio* novembre de 1974 i F. Prosperetti, "La apertura del Corso del Popolo in Terni: un "sventramento" de Mario Ridolfi" a *Arquiteturas bis*, num. 21, 1978

implica un raonament sobre la ciutat i el territori en termes sovint tan delicats, i arriscats, i esforçats com a opció personal i professional, com l'elaboració d'un projecte en sentit estricte. Per tant, quan parlem d'urbanisme podem ensenyar un ventall ampli d'activitats, que podríem resumir entre "projecte urbà" i "urbanisme de les ciutats".

Els responsables de les noves polítiques d'habitatge i, molt singularment, l'arquitecte i professor Nuno Portas, durant els primers temps de la Revolució dels Clavells que va dur de cop la democràcia a Portugal el 1974, van elaborar una resposta nova per tal de donar sortida a poblacions amb recursos molt limitats, sense accés ni al mercat lliure ni al l'habitatge protegit. Es va fer en oposició a les lògiques de les promotores immobiliàries. D'aquí va néixer el barri de la Malagueira, projectat i executat per Álvaro Siza Vieira a Évora (Portugal) al llarg del darrer quart del segle XX. Per donar un impuls a aquestes polítiques, es va anar a buscar un dels professors i arquitectes més prometedors aleshores a l'Escola d'Arquitectura de Porto. Aquest barri tan conegut, és des de l'origen, un encàrrec molt ben fet; un encàrrec que era ja una visió, és a dir una "projecció intel·lectual" molt valuosa.

Però també és urbanisme l'Eixample de Barcelona, un districte enorme unit a la figura de l'enginyer Ildefons Cerdà, que va viure en ple segle XIX. Cerdà no va construir cap dels centenars d'edificis d'aquest districte (o, per ser precisos, les obres que se li atribueixen són menors), ni va arribar a veure realitzats gaires dels carrers que va projectar. Nogensmenys, la seva idea de ciutat va definir no tan sols l'aspecte general de l'actual districte central de la ciutat sinó també el raonament amb què una ciutat tan industrial i conflictiva va aconseguir produir-se com a ciutat moderna. Quin és el secret d'un èxit tan idealitzat i descontextualitzat? Cerdà estava obsessionat per idear unes regles per al mercat del sòl que permetessin un procés clar i codificat, sotmès a unes poques i severes regles espacials útils a tothom: la formació de carrers i avingudes solvents, en contrapunt amb intervies o illes de cases raonablement regulars i flexibles en els usos. Observar aquestes regles ha estat la garantia de la formació, difusió i consolidació de les plusvàlues, motor de l'atracció de capitals que ha fet possible el que ara coneixem. Cerdà, per cert, estudiant d'arquitectura abans de ser enginyer de camins, notable polític progressista, "tenia un projecte" i que era una idea urbanística de la ciutat.

Ara bé, la distinció entre projectes urbans i urbanisme de les ciutats no és una distinció temàtica, sinó de perspectiva, de posició; estratègica. De la mateixa manera, el seu ensenyament a l'ETSAB hauria d'implicar mètodes una mica diferents. Veiem com un mateix tema, els esbotzaments (*sventamenti*), pot pertànyer a un argument o l'altre. El magnífic i intrigant *Corso del Popolo* de l'arquitecte Mario Ridolfi a la ciutat italiana de Terni, dels primers anys seixanta del segle XX, és un projecte urbà.³ Desenvolupa, per bé que d'una manera absolutament



FRAGMENTS DE "CUATRO PALABRAS SOBRE EL ENSANCHE, DIRIGIDAS AL PÚBLICO DE BARCELONA" ILDEFONS CERDÀ (1861), PUBLICAT A *TEORÍA DE LA CONSTRUCCIÓN DE LAS CIUDADES. CERDÀ Y BARCELONA. MAP I AJUNTAMENT DE BARCELONA, 1991* (RECERCA DEL LUB DE LA UPC).



L'OBERTURA DE REGENT ST. DE JOHN NASH (1811-1935) EN UNA INTERPRETACIÓ PUBLICADA PER JOHN SUMMERSON A *GEORGIAN LONDON* (1962, EDICIÓ REVISADA).

original, una decisió genèrica i general molt anterior, del PRG de 1933, i que el Pla de Reconstrucció de 1947 va confirmar. També és esbotzar el cas de Regent's Street, obra de l'estratègia de John Nash al Londres georgià de començaments del segle XIX. Però aquí els edificis de l'arquitecte són molt menys rellevants que la seva visió, l'habilitat i la capacitat de convicció per idear un carrer / solució estratègica a la distància entre els territoris de caça al nord i el cor de Westminster. Ridolfi resol l'obertura sobre el teixit històric multiplicant les visuals, disposant els edificis de forma que mai són reductibles a la idea de façana. Ridolfi demostra com un instrument urbanístic, per clàssic que sigui, es pot revelar nou i eficaç, contemporani, a mans d'un arquitecte de talent. Resposta insòlita a un programa convencional: esbotzar. En canvi, el mèrit de Nash és la idea, la capacitat per sintetitzar una voluntat, les aspiracions del príncep regent, tot inventant el carrer urbà. En tots dos exemples el tema és el mateix, esbotzar, per bé que des de perspectives diverses. L'art de construir ciutats es beneficia d'ambdues menes de talents.

Els tallers d'urbanisme a l'ETSAB han de ser només exercicis de projectes urbans? Qui fa els enunciats està formulant judicis (el marc, les condicions de lloc i de programa, etc.) que en l'escena professional corresponen al client, sigui privat, polític o tecnopolític. Però és satisfactori que els estudiants a l'ETSAB no participin del raonament que condueix a la elaboració dels enunciats?. És com dir: "com a bons professionals, han d'educar-se en el respecte envers tot el que els proposa el professor/client". Discutir-ho forma part de la capacitat crítica. Se suposa que la universitat serveix per posar en qüestió els "taken for granted", els fets que es donen per descomptats. No és precisament cert raonament estratègic part de les habilitats i raonaments dels que es vulgui dedicar a l'urbanisme?

Aquesta activitat, definida com a urbanisme de les ciutats, es reconeix socialment com a tècnica urbanística però el seu desplegament docent a les nostres escoles és millorable. Cal pensar també per què això és així. Potser hi té a veure que el seu vigor, teòric i cultural, sembla avui més desdibuixat. És per aquest motiu que intentaré dedicar-hi algunes ratlles.

INVISIBLE

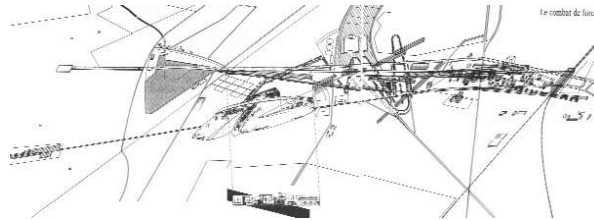
La visibilitat escassa diferencia l'urbanisme de les ciutats de moltes de les altres activitats de l'arquitecte. Em sembla clara la dificultat per fer-se present als diversos mercats en què es contracten els talents i les idees.

Podem estar d'acord que els projectes urbans són part d'un discurs visual que admet directament la confrontació als mitjans, la seva reproductibilitat i difusió, de manera molt similar a com es discuteixen i es difonen els edificis d'arquitectura. Va ser ben significativa, intel·ligent i exacta la intenció dels responsables del concurs internacional de Melun-Sénart, la darrera *ville nouvelle* de París, quan ja el 1987 declaraven: "no pretenem donar-vos un



VISTA DE LES CASES QUE DONEN FORMA A L'SVENTRAMENTO DEL CORSO DEL POPOLO, DE MARIO RIDOLFI A TERNI, DELS PRIMERS ANYS SEIXANTA DEL

LA PROPOSTA DE COOP HIMMELBLAU, GUANYADORA DEL CONCURS D'IDEES PER A LA "NOVA" VILLE NOUVELLE DE MELUN-SÉNART (PARÍS, 1987)



4 Vegeu el comentari de Christophe Bayle, "La forme avant le programme" dins el monogràfic que *Urbanisme* dedica als 10 projectes finalistes del concurs internacional per a Melun-Sénart (num. 222, 1987)

5 J. Parcerisa i M. Rubert de Ventós, *Metro. Galaxies metropolitanas*, Edicions UPC, Barcelona, 2002

6 Per ser encara més precisos, el llibre, reeditat, i que els ha fet accessibles, reproduceix en portada... l'esmentada secció, alimentant el tòpic... inevitable? Eugène Hénard, *Études sur les transformations de Paris*. L'Equerre, 1982

programa de partida sinó que el vostre treball, les vostres idees, s'encarreguin de seduir i d'engrescar els inversors i els habitants..." El concurs el varen guanyar *ex aequo* Alain Sarfatí i Coop Himmelblau. En la pràctica, aquest darrer va servir per donar estatut a l'urbanisme dels arquitectes deconstructivistes.⁴

Des de 1995, les primeres recerques sobre les vicissituds urbanístiques del metro a Barcelona posaven de manifest que una gran llosa en forma de prejudicis en paralizzava el desplegament a la ciutat des dels primers anys vuitanta del segle XX. No hi havia plans de desenvolupament del metro, i alguns sostenien que no feien falta. En aquell context, vàrem desvetllar una renovada consciència sobre la importància decisiva del sistema, sobre el seu poder vertebrador de les grans ciutats i motor per a la planificació estratègica. Com tants altres cops, la comparativa internacional en forma d'atlas va ser un mètode eficaç per tal d'incidir finalment en una nova etapa, que s'està obrint pel metro i, en general, ferrocarril metropolità a la ciutat de Barcelona. Però no vàrem aconseguir impactar amb la idea fins que no vàrem saber visualitzar-la.⁵

Perquè costa parlar de l'urbanisme de les ciutats?. Tres apunts sobre aquesta invisibilitat.

Primer. Sempre m'ha sorprès que la figura d'Eugène Hénard s'associa amb un dibuix: una secció de "carrer futurible", plena d'andròmines per explicar la compatibilitat i les dificultats futures dels serveis generals urbans. Una secció de carrer dibuixada sobre uns perfils d'arquitectura "beaux-arts" tronada. Hénard és l'autor d'uns magnífics assaigs escrits entre 1903 i 1909 sobre la ciutat de París, recopilats el 1982⁶ que són lliçons magistrals de raonament urbanístic aplicat a una gran ciutat; arguments i imatges que haurien d'estar en tots els programes de teoria urbanística d'escoles i instituts.

Doncs bé, aquest personatge és reduït sistemàticament a una imatge de 1910, presentada en una conferència sobre urbanisme a Londres; ben trist i significatiu! O potser Hénard no va saber transmetre el seu pensament en els diagrames i dibuixos que acompanyen aquells articles?

Segon. El més valuós dels treballs d'urbanisme de les ciutats són les aportacions locals, al servei d'una situació complexa que és, per definició, molt difícil de transmetre. No cal dir que quan es tracta d'encàrrecs de planejament general, entre els acadèmics i els tècnics se sol recórrer a la hiperinflació dels discursos metodològics, com si només en la descripció dels processos es pogués trobar un terreny d'intercanvi profitós. Quin avorriment! Aquí tothom s'hi apunta.

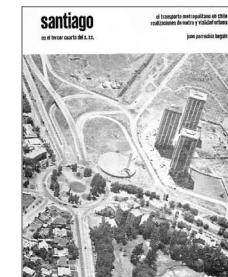
Amb l'onada conservacionista, aviat els botànics donaran lliçons d'urbanisme catapultats a les més altes responsabilitats públiques; gent que no pot llegir un plànol, que ni s'imagina que les ciutats tenen història (en el sentit més lite-



IMATGE DE L'EXPOSICIÓ "METROS DEL MÓN" AL COL·LEGI D'ARQUITECTES DE CATALUNYA (2001), QUE VA DIFONDRE EL LLIBRE METRO. GALÀXIES METROPOLITANES UN ATLAS DE CIUTATS I UNA RECERCA REALITZADA PER TMB SOBRE LES NECESSITATS FUTURES DE METRO A BARCELONA



PORTADA DEL LLIBRE QUE RECOPILA ELS MAGNÍFICS ASSAIGS ESCRITS ENTRE 1903 I 1909 SOBRE LA CIUTAT DE PARÍS, LLIÇÓ MAGISTRAL DE RAONAMENT D'URBANISME APLICAT A UNA GRAN CIUTAT. HÉNARD, PERÒ, SEMPRE VA ASSOCIAT A UNA IMATGE ABSURDA DE 1910, PRESENTADA EN UNA CONFERÈNCIA SOBRE URBANISME A LONDRES. ÉS TRIST PERÒ SIGNIFICATIU.



PORTADA DEL LLIBRE AUTOBIOGRÀFIC DE L'ARQUITECTE JUAN PARROCHIA, DIRECTOR DEL METRO DE SANTIAGO DE XILE DES DEL SEU IMPULS TÈCNIC I POLÍTIC INICIAL FINS A L'ACABAMENT DELS TREBALLS A PRINCIPI DELS ANYS SETANTA.

7 Es curiós recordar que la pràctica dels grans concursos va ser habitual a l'urbanisme espanyol quasi be durant un segle, des del concurs municipal per a l'Eixample de Barcelona de 1859 fins als temps de la Segona República (1931-1939) en els quals hi ha indicis d'una eclòsia insòlita de concursos d'idees plantejats com competicions de projectes urbanístics per l'ordenació general de moltes ciutats capitals de província

8 Juan Parrochia Beguin, *Santiago en el tercer cuarto del siglo XX. El transporte metropolitano en Chile. Realizaciones del metro y vialidad urbana*. Universidad de Chile, 1979. Vegeu un assaig sobre el desplegament del metro a l'evolució urbanística de la ciutat a: Josep Parcerisa, "Santiago forma urbis" *La Revista ARQ*, num. 33, PUC, Xile 1996

ral de la paraula.)... La deriva de la fascinació pel mètode aconsegueix ofegar qualsevol emoció transmissible i eclipsa les experiències que haurien de lluir. Que lluny queden els anys en que els concursos d'urbanisme eren habituals.⁷

Tercer. Sovint són tercers projectes o projectes de tercers els que visualitzen una idea de ciutat. Cerdà és l'excepció que confirma la regla. La força i la convicció de talents dedicats a la gran ciutat està sovint amagada. Darrere d'una obra colossal, com el desplegament de les dues primeres línies de metro de la ciutat de Santiago de Xile (1960-1973), resulta admirable descobrir la figura de l'arquitecte Juan Parrochia Beguin, que en fou el director general des de l'impuls tècnic i polític inicial fins a l'acabament dels treballs.⁸ En els seus escrits reclama -com no ho he vist fer a ningú amb tanta convicció- la necessitat de l'arquitecte al capdavant dels equips tècnics que fan una ciutat. Però, qui el coneix, aquest personatge, fora de cercles regionals i molt reduïts! Quants Parrochias hi ha pel món?. Com a mínim un i sovint uns quants a cadascuna de les ciutats que admirem... On és el territori per al debat i la crítica?

O potser el que passa és que molts cops ni l'arquitecte existeix? Ho dubto. Hi són a Copenhaguen, darrere d'operacions tan notables com Orestad, o la posició i l'estratègia del pont que connecta amb Scania prop de l'aeroport o, finalment, a mitjan anys noranta, amb l'abandó de la famosa política del pla dels 5 dits," que tanta anomenada va tenir en la cultura europea de la segona postguerra. Tot és obra de comitès? "Sona la flauta per casualitat"?

On "s'aprèn a aprendre" tot això? O, millor, on s'aprèn que això existeix, que és una activitat que pot interessar alguns dels bons estudiants que passen per les nostres escoles?. Jo, modestament, m'ofereixo a intercanviar arguments, noms i confidències. Fa anys que, anant pel món, la sospita la tinc clara. És d'això que (també) voldria parlar els propers anys quan parlem d'urbanisme... I m'agradaria que fos assumpte de docència i de debat a les assignatures d'urbanisme.