



SHANGHAI

Un apunt sobre l'urbanisme sostenible

JORDI FRANQUESA

Cada vegada més, ens congratulem de que vivim en un “món connectat”. Internet, les noves infraestructures de comunicació, l'augment de la tinença de l'automòbil: realment tenim moltes possibilitats d'intercomunicació –de fet, s'estima que la quantitat d'informació que rebem durant una setmana és aproximadament la mateixa que rebia una persona que vivia a l'Edat Mitjana durant tota la seva vida. Però al mateix temps, existeix una evidència que va en augment de que les persones se senten menys connectades amb la comunitat o el barri on viuen, menys lligades a la xarxa de relacions i responsabilitats que assegurin el que en podríem dir un capital social del qual depenem.

Els problemes urbans de la congestió del trànsit, de la pol·lució i la salut es deuen en gran part en el fracàs dels assentaments urbans. Mentre que molta gent sent un vincle molt feble amb el seu entorn immediat (tant pel que fa a la feina com al lleure), d'altres disposen de molt poques opcions a l'hora d'escollir el medi de transport, els serveis als quals poden accedir o les activitats que poden desenvolupar, amb nul·les possibilitats d'escapar en front d'aquestes limitacions. La pèrdua de connexió amb l'entorn local

immediat empobreix les nostres vides i perjudica la integritat dels ecosistemes locals i globals. Tant el planejament com el disseny urbà són elements crítics a l'hora de resoldre aquests dilemes.

L'alt nivell de mobilitat i els canvis econòmics han dinamitzat el significat de lloc. On abans els nens jugaven al carrer i hi havia un fort sentiment de comunitat, ara la gent es desplaça en cotxe per anar a fer les diferents activitats. Com a resultat, les botigues i els serveis locals deixen de ser viables. Mentre que aquests canvis signifiquen millors oportunitats per alguns, d'altres troben les seves vides empobrides. Els nostres ritmes de vida esdevenen menys saludables al mateix temps que usem els recursos de manera insostenible posant en perill al mateix temps l'estabilitat de l'ecologia global. Tot això es veu reforçat per les polítiques locals de les escoles, hospitals i altres serveis que subestimen l'importància de l'accessibilitat local. Simultàniament, les autoritats juntament amb els promotors plantegen bosses residencials de tipologies úniques, parcs d'oficines, i promocions de baixa densitat i dependents per tant del cotxe, consumidores de sòl i generadores de pol·lució. Això no només

JORDI FRANQUESA és Doctor Urbanista i Arquitecte, adscrit al Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori de l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona (ETSAB), des de 1996. És també Màster en Projectació Urbanística, i ha realitzat cursos sobre la teoria de l'arquitectura a la ciutat de Chicago. Actualment també imparteix docència en l'esmentat Màster d'Urbanisme i en el de Paisatge. Ha impartit classes a la Universitat de Venècia, a la ciutat de Lisboa i també a la Universitat de Goiânia, al Brasil. Recentment ha publicat el llibre “Les Comunitats Jardí a Catalunya. Una experiència urbana retrobada” (Edicions UPC, 2009), sobre la influència i repercussió de la idea de ciutat jardí sobre el territori català. Així mateix, ha participat en diferents treballs de recerca, i ha escrit diversos articles sobre temes urbanístics en distintes publicacions.



QUINTA MONROY, ALEJANDRO ARAVENA, ELEMENTAL, IQUIQUE, CHILE

afecta la qualitat de l'entorn, sinó també la inclusió social, l'inhibició de l'exercici i limita el potencial de l'activitat econòmica, a més de la sensació de poca influència de la gent sobre les decisions urbanes.

Malgrat tot això, la majoria de les comunitats d'arreu del món es plantegen avui dia la problemàtica de l'increment de l'ús de l'automòbil, el creixement suburbà, la pol·lució, el continu malbaratament dels recursos naturals, els creixents desequilibris socials o la pèrdua dels valors tradicionals dels nostres entorns. A més, sovint ens trobem entre la disjuntiva d'un món més globalitzat que amb freqüència minva el valor de les tradicions locals, l'esmentat capital social, el nostre entorn o la sensació de lloc.

Tot i que les cultures són molt diverses i els contextes socials i morfològics dis-

tints, els mecanismes o les estratègies per abordar aquests problemes són sovint els mateixos i tenen a veure, amb freqüència, amb temes recurrents: la efectivitat i coordinació en el transport públic, l'ús del sòl, el restabliment dels ecosistemes urbans i naturals, o l'èmfasi en el manteniment i la dinamització de l'intercanvi social.

LA PROBLEMÀTICA D'UN CREIXEMENT POBLACIONAL GALOPANT

En qualsevol cas, un dels factors que empeny amb més força la necessitat d'abordar la discussió sobre els avantatges de l'urbanisme sostenible té a veure amb el creixement poblacional. Aquest procés de creixement és assimilable a una corba en forma de S, en què les ciutats preindustrials es densifiquen lentament al llarg de la base de la S, incrementen exponencialment el seu creixement al mig de la S en el procés d'industrialització, mentre que tornen a experimentar un

creixement més lent i moderat quan arriben al capdamunt de la S en el període postindustrial.¹

Les repercussions globals d'aquest fenomen són, però, heterogènies, en tant que les ciutats no han experimentat aquest procés al mateix temps. Precisament, mentre que aquest procés de creixement de les ciutats era clarament dominat pels països avançats i capitalistes al llarg del segle XX, el 2005 15 de les 20 regions metropolitanes més poblades pertanyen als països en desenvolupament, amb poblacions de 10 a 20 milions d'habitants.²

Efectivament, si bé les ciutats europees i nordamericanes es troben en aquest darrer procés postindustrial, les ciutats del Tercer Món es troben avui dia en el mig de la "S". Ciutat de Mèxic va créixer de 3,5 milions d'habitants el 1950 a 17,6 milions el 2000, i s'espera que creixi fins els



90 HABITATGES, ELEMENTAL, MONTERREY, MÈXIC

19 milions el 2015. La població de Lagos, a Nigèria, va créixer de 1 milió el 1950 a 12,2 milions el 2000, i es creu que arribarà als 24,4 milions el 2015, una xifra que superarà Mumbai, amb 27,4 milions d'habitants, després de créixer de 2,8 milions el 1950 a 16,9 milions el 2000.³ Tot això pressuposa paral·lelament la proliferació d'assentaments informals i precaris. Avui dia, el 50% de la població mundial viu en ciutats. S'estima que el 2050 arribarem al 70%. Aquests valors tenen un especial impacte en els països en vies de desenvolupament, on molts creixements urbans continuaran sense els serveis bàsics. Això generarà comunitats insalubres i no gestionables, amb societats marginals, conflictives i descontentes, amb un elevat consum de sòl i dels recursos naturals que deriven en danys sovint irreparables sobre l'ecosistema mundial, tal i com reflecteix l'Informe Brundtland.⁴ Aquesta situació ens pot fer recordar la lectura de

la metròpoli de principis de segle que en va fer el sociòleg Georg Simmel, on els lligams individuals vers la societat són buits, i la gent viu alienada i sola, i on els intercanvis diaris tenen a veure exclusivament amb els intercanvis econòmics derivats de la comoditat que ofereix el diner –impersonal, distant i fred⁵– Tot això significa un escenari que demana una atenta reflexió en termes urbans.

UNA BREU MIRADA RETROSPECTIVA

La preocupació i discussió sobre les qualitats desitjables de les ciutats ja eren objecte d'estudi en els treballs de Vitruvi sobre l'emplaçament adequat, l'orientació i la il·luminació més òptimes, però eren debats centrats en l'home, no centrats en el vincle entre la ciutat i l'entorn natural. En aquest sentit, sovint es té la temptació de pensar que les ciutats medievals sí eren sostenibles. En realitat ho eren aparentment, ja que empraven els recursos

disponibles i la brutícia l'eliminaven fora del nucli sense més. La prova de que no ho són és que ens han dut a les nostres ciutats actuals.⁶

La preocupació pel ràpid creixement de les ciutats a propòsit de la industrialització genera un seguit de propostes. Al 1800 no existien pràcticament ciutats de més de 1 milió d'habitants, però quan la industrialització es referma el panorama de les ciutats es veu trasbalsat: només cal prestar atenció als dramàtics escrits de Charles Dickens del 1830 o de Frederick Engels del 1840 sobre les deplorables condicions en què vivien els sectors urbans de treballadors de l'Anglaterra. Per primera vegada, milers i milers de persones viuen en àmbits urbans congestionats.

Ebenezer Howard i Patrick Geddes primer, Lewis Mumford o Jane Jacobs després, ja apuntaren els problemes de la contami-



EL 50% DE LA QUINTA MONROY ES CONSTRUÏDA PELS MATEIXOS HABITANTS

nació i la congestió, on la importància d'un adequat equilibri entre la ciutat i el seu territori esdevé clau en la discussió, tanejant la descentralització de les grans ciutats com a mesura alternativa. Però la lectura continua essent la idea de l'espai natural com a un element més per incloure en la discussió de la ciutat, sense parlar de l'esgotament de recursos.

No és fins passada la guerra quan apareixen alguns treballs de determinats mediambientalistes, com *Road to Survival* de William Vogt, o el treball de Fairfield Osborn *Our Plundered Planet*, ambdós publicats el 1948, com a alerta de la situació ecològica global i un reclam de la importància de l'entorn natural a les nostres vides.

El terme "ecologia" comença a aprèixer els anys 70, en el moment en què es comença a discutir sobre la fragilitat del planeta. El 1992, una reunió dels líders de 172 països a Rio de Janeiro constitueix la primera Cimera Mundial del Mediambient. És aquí on s'acunya el terme "sostenibilitat" que després s'estén arreu. És en aquest moment quan el punt de mira ja no s'orienta a la natura per se, sinó es pren consciència de la necessitat de la seva salut per al benestar de la humanitat.

UNA LECTURA INTERDISCIPLINAR

El "desenvolupament sostenible" és un concepte que sovint es tracta frívolament, i té la tendència a funcionar com un caixa de sastre. Si no som curosos, el seu contingut pot ser devaluat. Hi ha una forta temptació d'utilitzar el nom superficialment com l'etiqueta de presentació de "respectar l'entorn". Podríem dir que els assentaments sostenibles pretenen mantenir i augmentar la qualitat de vida humana (social, econòmica i d'entorn natural) al mateix temps que vivint dins les capacitats dels ecosistemes que ens proporcionen els recursos necessaris.

Significa deixar per a les successives generacions no només els edificis i les infraestructures generades, sinó també la riquesa natural, així com l'adequat subministrament d'aigua, de bons camps de conreu, d'una bona diversitat d'espècies naturals i amplis boscos. Això vol dir no només contemplar la qüestió dels edificis i carrers, sinó especialment la qüestió natural (boscos i ecosistemes naturals), com netejar i adequar les fonts d'aigua i els recursos dels terrenys (agricultura). Es tracta, en definitiva, de transferir capital d'una generació a l'altre: el capital artificial (edificis i infraestructures), el capital humà (coneixements, ciència i tècnica) i el capital natural (aire pur, aigua pura, diversitat biològica). Sintetitzant, el desenvolupament



TALLER ELEMENTAL CHILE

pament sostenible té a veure amb el manteniment de la qualitat de vida atenent a les 3Es: equitat, economia i entorn, al mateix temps que respectant les capacitats dels ecosistemes i els recursos naturals.⁷ Convé doncs una visió conjunta dels tres aspectes, més que no pas la prioritització d'un d'ells en detriment de la resta.

Com podem però vincular la qüestió dels sistemes de transport amb l'ús del sòl, l'habitatge o la planificació urbana? Com poden determinades estratègies econòmiques millorar el benestar de les comunitats urbanes? De quina manera el disseny urbà i la planificació poden incidir en propiciar un entorn just i equitatiu? Sens dubte que un bon urbanisme implica una lectura conjunta d'aquestes disciplines i ser capaç de valorar-les simultàniament.

L'urbanista ha de ser, primer, capaç d'integrar conceptes: reconèixer les tensions entre les diferents disciplines que tenen a veure amb el medi ambient –conservació de la natura, eficàcia en l'ús energètic, puresa de l'aire, terra i aigua, arqueologia, paisatge, preservació i activitat agrària, aspectes socials, economia, activitat quotidiana, infraestructures–. L'urbanista ha de ser capaç, segon, de fer col·laborar les entitats: implicar les agències, els polítics i a la gent com a directes implicats. Un pla eficient energètic té

“El “desenvolupament sostenible” és un concepte que sovint es tracta frívolament, i té la tendència a funcionar com un calaix de sastre.”

poc futur si les agències de transport no s'impliquen; el valor dels espais oberts dissenyats es poden veure seriosament compromesos si no hi ha una conscienciació pública del seu valor i propòsit.

La metodologia se sustenta sovint en clarificar els objectius de cada cas i establir uns indicadors que permetin controlar en cada moment de quina manera s'estan assolint, i que a més s'han d'anar revisant periòdicament.⁸ De fet, els mètodes de lectura de com determinats objectius s'estan assolint és crucial, i per això són fonamentals per als desenvolupaments sostenibles. Aquests indicadors poden abordar qüestions d'escala local, regional o fins i tot nacional. Tot i que estem parlant d'una visió conjunta dels diferents problemes que planteja la ciutat, hi ha una sèrie de qüestions però que són especialment incisives.

LA MOBILITAT

La primera té a veure amb la mobilitat. Si bé som molt capaços de reconèixer els avantatges del cotxe, és evident que el seu ús extensiu significa una important transformació en el que en diríem el nostre “capital social”, entès com aquell conjunt d'elements i aspectes que garanteixen una interrelació social rica i sòlida a tots els nivells. La dependència sobre l'automòbil genera segregació i despeses de consum

i contaminació, i significa la principal força que empeny les ciutats a consumir sòl, a gastar energia i augmentar la pol·lució, a més de les seves repercussions econòmiques, tant les que tenen a veure amb el seu manteniment com les despeses en infraestructures que requereix. Per tant, és impossible abordar un assentament sostenible quan aquest està orientat prioritàriament a l'automòbil. I lamentablement, el vehicle ha dominat el pensament urbanístic durant més de 50 anys, envaint l'espai públic i en detriment del vianant. No és estrany que en la crisi en què ens trobem tots plegats el primer sector industrial que ha sofert els seus efectes hagi estat el mercat automobilístic.

Per copsar l'impacte que això ha significat, podem fer un breu exercici. Només ens cal, per aquells que hem viscut la infància a Barcelona, buscar algunes imatges de la ciutat de principis de segle, quan el vehicle privat era pràcticament inexistent, on hi havia més gent passejant pel ferm que per les voreres, i imaginar-nos com seria la nostra vida pública dins d'aquest escenari, deixant de banda el context cultural del moment.⁹ De ben segur que el capital social que ens podem imaginar és substancialment diferent del nostre. Per bé que en el procés d'industrialització el sistema ferroviari va implicar una profunda transformació sobre el territori,

generant un creixement de les ciutats a propòsit de les noves infraestructures, aquests creixements es produeixen d'una manera localitzada, en especial al voltant de les noves estacions de tren. En canvi, l'aparició del vehicle privat com a principal mecanisme de transport suposa un canvi radical de les formes de creixement a les ciutats.

Aquest creixement ja no és puntual o es veu localitzat en determinades àrees, sinó que ara és completament imprevisible i amb formes amorfes, generant el que en podríem dir una nova ciutat: noves extensions perifèriques que sorgeixen com una nova unitat econòmicament –i probablement només econòmicament– viable, i que deriva en el que Robert Fishman ha encertat en denominar “tecnociutat”.¹⁰

No hi ha dubte que una encertada manera d'abordar aquesta qüestió passa per una bona implementació d'una transport públic efectiu. Les intervencions realitzades a Curitiba mitjançant el Bus Rapid Transit (BRT), on es posen en consonància els avantatges del metro (puntualitat i freqüència) i els de l'autobús (baixa despesa), o les realitzades a Bogotà amb el Transmilenio, de format similar, en són alguns exemples. En qualsevol cas, el que sí és evident és que hi ha una gran diferència en plantejar un determi-

“Els assentaments sostenibles pretenen mantenir i augmentar la qualitat de vida humana (social, econòmica i d’entorn natural) al mateix temps que vivint dins les capacitats dels ecosistemes que ens proporcionen els recursos necessaris.”

nat projecte urbà on l'ordre de prioritats sigui primer els vianants, després les bicicletes, el transport públic i finalment el vehicle privat, respecte l'urbanisme de les últimes dècades on el més important ha estat sovint l'automòbil. Revertir aquestes intervencions de prioritat rodada en favor del vianant és, moltes vegades, un treball quasi inabastable. En aquest sentit, és recomanable fer una mirada a les reflexions que Jane Jacobs en fa sobre la idoneïtat de la ciutat per al vianant, prestant atenció a com els ciutadans empen els edificis, com es produeixen els intercanvis socials en el sí dels barris urbans, com utilitzen els carrers, tot criticant la manera en què la ciutat contemporània minva les qualitats de la ciutat que encoratgen l'ús peatonal dels carrers o els contactes entre veïns.¹¹

LA FLEXIBILITAT

Qualsevol projecte urbà ha de deixar un marge per a la flexibilitat, o dit d'una altra manera, ha de ser capaç d'incorporar aspectes que no estiguin definits en el moment de la seva execució i que donin distintes possibilitats futures, tant pel que fa a la llibertat formal com a la funcional. El celebrat manifest de 1969 que apareix a la revista *New Society*, escrit conjuntament per Reyner Banham, Paul Parker, Peter Hall i Cedric Price, en fa el seu propi punt de vista: “S’ha malentès el concepte d’urbanisme (al menys el referit

*a la ciutat i el camp) [...] Sembla como si tot hagués d'estar controlat; no es pot admetre que les coses senzillament “succeeixin”. No es permet que una casa sigui normal i corrent de la manera en què les coses són normals i corrents; tots els projectes han de ser sospesats, planificats i aprovats; només després de tot això pot construir-se, per donar-se compte llavors que, malgrat tot, és normal i corrent. [...] [És necessari] un experiment concret i acuradament controlat de no planificació [...], escollir unes zones al camp que estiguin sotmeses a una sèrie de limitacions, i utilitzar-les como a àrees d'experimentació de no planificació. En el pitjor dels casos sabrem què vol la gent; i en el millor hauré descobert l'estil, ara desconegut, de l'Anglaterra de mitjans del segle XX”.*¹²

Aquesta lectura sobre la ciutat no projectada ens fa pensar també en la mirada atenta que Bernard Rudofsky en fa sobre l'arquitectura anònima, tant poc estudiada que no té nom precís –vernacular, espontània, indígena, rural?–. Aquestes arquitectures sense arquitectes que disposen d'una elevada dosi de complicitat, de generació a generació, i que signifiquen una herència comú, actuen sempre en sintonia amb el conjunt de la comunitat. Podriem pensar que aquest tipus d'arquitectura o urbanisme no té lloc en la nostra avançada civilització, però les lliçons que de

tot això se'n deriven no són en absolut menyspreables, especialment pel senzill fet de que aquestes intervencions demostren un talent admirable per implementar les edificacions sobre l'entorn natural, en comptes d'intentar conquerir la natura. Si bé alguns poden titllar aquestes intervencions d'accidentals, és evident que el resultat respon a un hàbil sentit de la praxis i d'un acurat coneixement de les pròpies limitacions.¹³

En efecte, les arquitectures sense arquitectes demostren conèixer fins a l'últim detall les òptimes solucions constructives i organitzatives dels habitatges per fer front a les condicions climàtiques i a les necessitats de protecció que genera l'indret on s'assenten. Aquestes comunitats viuen en recintes i edificacions construïdes pels mateixos residents: construccions basades en la pròpia experiència, dilatada durant molts anys, i que responen de manera objectiva a les condicions del lloc, on l'organització social es reflecteix en la distribució i disposició dels distintes habitatges, aixecats amb materials simples i propis de l'indret, i combinats sofisticadament fruit de l'assaig continu que aquests grups han experimentat al llarg del temps. El projecte de Mexicali incorpora nous paràmetres en aquest escenari.¹⁴ Consisteix en un projecte d'autoconstrucció d'acord amb les voluntats dels residents,





FREIBURG

de la mà d'un dels arquitectes que més ha incidit sobre aquestes qüestions de la flexibilitat i especialment l'atenció per les necessitats primeres de qualsevol individu: Christopher Alexander.

La seva queixa s'orienta, paral·lelament, al que ell anomenava arquitectura de paper, és a dir, la que es plasma als plànols, però que no deixa aflorar les emocions personals, o el que ell anomenava la "qualitat sense nom". Demanava la implicació de l'arquitecte en el disseny i execució de les edificacions. Arriba a la conclusió de que "per tal de que les coses siguin belles i romanguin vives, és necessari que gent com jo s'involucri directament en la construcció i deixi de manipular amb els papers".¹⁵ Dins de la mateixa línia de treball cal contemplar el concurs del PREVI a Lima el 1969 o més recentment el treball a Rio de Janeiro del programa Favela Bairro i la proposta d'Elemental a Chile.

LA IDENTITAT

Al marge d'aquests dos aspectes més incisius, la mobilitat i la flexibilitat, l'urbanisme sostenible presta atenció també a altres aspectes no menys importants, com són la compacitat, l'energia, l'aigua, l'equitat social, l'economia o la identitat de la unitat residencial, per esmentar-ne alguns. Hi ha un bon gruix de reflexions sobre aquestes qüestions,



AUTOCONSTRUCCIÓ A MEXICALI

però és precisament el darrer aspecte, el concepte d'identitat, un dels menys valorats i, altrament, fonamental per a les nostres vides.

Certament, fonamental és pertànyer a un indret específic i distint de la resta de la ciutat, que ens permeti identificar-nos en un context urbà que cada vegada tendeix a ser, en termes generals, més inhòspit. La sensació que pot generar la manca d'arrelament o pertinença a una determinada comunitat o context urbà pot tenir unes repercussions significatives en el comportament i, especialment, en el benestar de les persones.¹⁶ Un dels arquitectes que més atenció ha prestat precisament al concepte d'identitat és Ralph Erskine, en projectes com Bruket –on una malla viària resol la disposició de diferents illes residencials que tenen un aspecte exterior similar, mentre que els interiors són tots ells de distint color buscant la singularitat de cada un d'ells– o l'extens complex residencial de Byker –un projecte de transformació basat en distintes unitats veïnals, cada una de les quals té uns trets identificatius que li són propis.

Al mateix temps, és clau també la preservació de la cultura local. Un dels aspectes més rellevants de qualsevol regió rau en les seves tradicions culturals i les seves particulars interrelacions entre els

ciutadans, i la d'aquests vers l'entorn. La singularitat d'aquestes regions són valors afegits que cal mantenir i potenciar.

EL BARRI RESIDENCIAL

Els barris són els àmbits on la gent viu. Impliquen l'existència d'una sensació de comunitat, de manera que creixem i ens desenvolupem en un entorn específic. Però les volicions per a un assentament comunitari, malgrat ens referim a contextos culturals distints, són sorprenentment consistents entre gent de diferents estils de vida. Volem barris atractius, segurs, saludables i lliures de pol·lució, amb serveis de bona qualitat, amb un fàcil accés als espais oberts, i amb connexions excel·lents cap altres sectors, amb l'oportunitat de disposar d'una activitat de convivència social. És evident que per a un determinat sector de la població, especialment per a la gent gran, els més joves i aquells que no necessiten desplaçar-se amb freqüència del lloc on viuen, el barri és de vital importància per a la salut i el benestar.

Ens podem atrevir a resoldre que els barris modèlics serien aquells que:

1. Tenen una població equilibrada socialment, amb diversitat d'oferta residencial que abasten tots els nivells d'economia i tipologies residencials.



VIIKI, HELSINKI

2. Tenen diversitat d'usos –quant a l'habitatge, el treball, el comerç, l'activitat social, cultural, serveis sanitaris–, oferint una fàcil accessibilitat, oportunitat i alternatives per a tothom.

3. Disposen de xarxes per a vianants, de bicicletes, de transport públic i de trànsit rodat, que vinculen el barri amb els assentaments perifèrics i creant un entorn permeable i connectat amb la possibilitat real d'escollir el medi de transport.

4. Tenen un entorn públic dominat pel vianant per facilitar la vida social saludable i que proveeixi d'un entorn atractiu, segur i amb una escala humana.

5. Disposen de principis ecològics responsables d'acord amb les activitats socials i que economitza els recursos i limita la pol·lució.

6. Disposen d'una xarxa d'espais oberts que dóna accés a l'entorn natural, i incorporen la gestió de l'economia de l'aigua, l'energia, la biodiversitat i del clima.

7. Tenen una identitat estètica local que reflecteix les característiques de la comunitat local.

“...és impossible abordar un assentament sostenible quan aquest està orientat prioritàriament a l'automòbil. I lamentablement, el vehicle ha dominat el pensament urbanístic durant més de 50 anys, envaint l'espai públic i en detriment del vianant.”

8. Disposen de la capacitat de regenerar-se gradualment i d'adaptar-se a les noves necessitats.

9. Mostren oportunitats per a la participació ciutadana en la presa de decisions quant al disseny urbà i quant a les activitats.

Un manual sobre el disseny dels barris residencials pot ser senzillament un paquet de normes. Però poden no ser apropiades en segons quins escenaris.

Un principi clau, doncs, és una resposta sensible a les característiques d'un lloc particular i del seu context. Així doncs, i si cerquem una visió més general sobre

els assentaments sostenibles, podríem establir tres principis bàsics, que podrien ser:

- Augmentar l'autosuficiència local per reduir l'impacte vers els assentaments veïns.

- Satisfer les necessitats humanes socials, econòmiques i estètiques.

- Construir adaptant-se a l'entorn.

Convé per tant una gran diversitat per garantir una autosuficiència i evitar el monocultiu. Cal substituir la uniformitat per la diversitat, els usos zonals pels mesclats, la dependència del cotxe per

les alternatives, la unipropietat per la polipropietat (o mancomunatges), les espècies endèmiques per la biodiversitat, el monocultiu agrari i ramader per la varietat de productes.

En qualsevol cas, el punt de partida d'un assentament residencial és satisfer les necessitats humanes més bàsiques: potenciació de la protecció, l'educació social, les xarxes socials i de comunitat, la salut, les oportunitats de treball, els serveis i els entorns agradables. Els objectius socials i d'entorn es complementen i reforcen mútuament: anar a peu genera menys polució i és més agradable –això lliga amb l'autosuficiència–; una distància còmoda a peu és el factor clau per garantir un bon funcionament entre les botigues i els serveis locals i incideix en l'economia de l'assentament, aspecte fonamental; o diferents tipus de tinença de propietat i de tipologies residencials

incrementa l'intercanvi social. En un context on augmenta el temor a l'incivisme i on la gent tendeix a tancar-se a casa (figuradament), el barri residencial ha de cercar l'intercanvi social, l'estabilitat social i la sensació de comunitat. La clau és l'alternativa. No es tracta de forçar la gent a un comportament específic, sinó de facilitar el comportament que és més benigne per a l'entorn, obrir opcions que normalment són negades per la pressió del mercat o les conveniències polítiques: per exemple, més que el cotxe, la gent ha de tenir l'alternativa real d'anar a peu, en bici o amb transport públic. Sovint, però, les necessitats de determinades ciutats són precisament oposades a les d'altres nuclis urbans. Si bé les ciutats més industrialitzades presenten mancances quant a l'intercanvi social, la qualitat dels espais lliures o el vincle amb l'entorn natural, les ciutats en desenvolupament requereixen sistemes de subministrament i evacuació

adequats, o l'implementació d'un eficient sistema de transport públic.

En qualsevol cas, la idea que rau darrere del mot "sostenibilitat" és generalitzable en el concepte que els anglesos anomenen *livability*¹⁷, és a dir, la recerca d'un entorn urbà que garanteixi el benestar general, una recerca que, val a dir-ho, és tan antiga com la nostra existència. Per tant, el concepte de sostenibilitat no és més que un nou pas sobre el llarg periple que, des de ja fa molt temps, experimenta l'urbanisme en la seva recerca vers la millora de les nostres ciutats i de la nostra qualitat de vida.

CITAS

1. DAVIS, Kingsley
"The Urbanization of the Human Population", Scientific American, 1965
2. BURDETT, Ricky i SUDJIC, Deyan
"The Endless City", The Urban Age Project by the London School of Economics and Deutsche Bank's Alfred Herrhausen Society, 2007
3. LAQUAIN, Aprodicio A.
"The emergence of Mega-Urban Regions in Asia" a Beyond Metropolis: The Planning and Governance of Asia's Mega-Urban Regions, The Johns Hopkins University Press, 2005.
4. COMISSIÓ BRUNDTLAND
"Towards Sustainable Development o Our Common Future", World Commission on Environment and Development, 1987.
5. SIMMEL, Georg
"The Metropolis and Mental Life", 1903, a The Sociology of Georg Simmel, editat per Kurt H. Wolff, Free Press, 1964.
6. RUANO, Miguel
"Ecurbanismo. Entornos humanos sostenibles: 60 proyectos", Gustavo Gili, Barcelona, 1999.
7. CAMPBELL, Scott
"Green Cities, Growing Cities, Just Cities? Urban Planning and the Contradictions of Sustainable Development", a Journal of the American Planning Association, 62, 1996.
8. MACLAREN, Virginia
"Urban Sustainability Reporting", a Journal of the American Planning Association, 1996.
9. Per veure un colpidor i interessant vídeo sobre la Barcelona de 1908, us podeu adreçar a la pàgina web http://www.europafilmtreasures.es/PY/245/fiche_technique.htm?ID=245.
10. FISHMAN, Robert
"Bourgeois Utopias. The Rise and Fall of Suburbia", New York, Basic Books, 1987.
11. JACOBS, Jane, "The Death and Life of Great American Cities", New York, 1961.
12. BANHAM, Reyner et alt.
"Non-Plan: An Experiment in Freedom", a New Society, 26, 1969.
13. RUDOFKY, Bernard
"Architecture without Architects", New York, Museum of Modern Art, 1964.
14. Un altre projecte més recent i força interessant és Quinta Monroy, d'Alejandro Aravena, a Iquique, Xile.
15. GRABOW, Stephen
"Christopher Alexander. The Search for a New Paradigm in Architecture", Stocksfield, Oriol Express, 1983.
16. HOWARD KUNSTLER, James
"The Geography of Nowhere: The Rise and Decline of America's Man-Made Landscape", Nova York, 1994.
17. WHEELER, Stephen, "Planning Sustainable and Livable Cities", 1998, a The City Reader, editat per Richard T. LeGates i Frederic Stout, Nova York, 2007.



“...el desenvolupament sostenible té a veure amb el manteniment de la qualitat de vida atenent a les 3Es: equitat, economia i entorn, al mateix temps respectant les capacitats dels ecosistemes i els recursos naturals.”