

Gènere 'chico' (per Albert Punsola)

Albert Punsola (/autor/albert-punsola-44)

MÉS LLUM: secció quinzenal

11/01/2007

'M'exalta el nou i m'enamora el vell' va escriure el poeta en una frase que va fer fortuna. El pas del temps ens demostra que totes les èpoques han comptat, en més o menys grau, amb aspectes del passat i amb elements de futur que han acabat configurant cadascun dels presents. El que succeeix és que, en alguns períodes, la tensió entre aquestes autèntiques forces, passat i futur, s'accentua i això sol comportar moments de certa desorientació col·lectiva. Així ho va viure el món occidental de finals del segle XVIII i principis del XIX amb l'enfonsament d'un món ancestral que havia durat segles i amb la llavor ja germinada d'un altre món que, tecnologia a banda, és si fa no fa el nostre. Vaig pensar en aquestes qüestions veient fa uns dies a La Vanguardia unes imatges, tretes d'un mapa convencional, en què es comparava l'evolució recent de les àrees de Barcelona i Madrid. L'objectiu era demostrar com havia quedat d'endarrerida la capital de Catalunya respecte a la capital d'Espanya en la creació d'infraestructures, i més concretament en autopistes d'accès i de circumval·lació. Objectiu reeixit! Ara ja sabem que Madrid ens avança en infraestructures per si a algú li havia passat desapercebut. Però en aquest temps de vells i nous móns que conviuen les coses potser no són tan simples. Per les mateixes dates, la publicació francesa Courier International, que aborda diverses temàtiques a partir d'articles d'arreu del món, va dedicar un número especial a la ciutat del demà. Londres, París, Amsterdam, Dubai, Bratislava, Hamburg i Madrid hi tenien el seu espai, entre altres urbs. A cadascuna se li assignava un concepte i a Madrid li va tocar el de límits o, millor dit, fora dels límits. Mentre el perfil de la majoria de ciutats sortia ben parat la *villa y corte* no havia estat triada com a model a seguir, sinó més aviat com l'exemple vivent d'un creixement incontrolat, amb uns desenvolupaments urbans que esquitxen el territori de forma aleatòria sense cap continuïtat els uns amb els altres ni amb els nuclis urbans consolidats. Un dels articles -per cert tots eren de premsa espanyola- parlava de Poceroland, explicant el cas de l'urbanització per a 50.000 habitants construïda pel promotor immobiliari conegut com el Pocero a Seseña, província de Toledo. La imatge que acompanyava l'article hauria fascinat a Antonioni perquè era la representació perfecta del nihilisme contemporani: una autopista sense trànsit que travessa una plana erma, on no hi ha absolutament res, i en un costat, a uns 50 metres, rera una tanca metàl·lica de filferro similar a la que s'usa per evitar les fugides de les presons, una ciutat amb gespa i estanys artificials plena d'edificis d'habitatges. Un miratge enmig del desert? Probablement, sobretot un miratge econòmic, que tard o d'hora s'esvairà. Hamburg està construint un barri nou en el seu port. París repara un teixit urbà malmès durant decennis per terrenys industrials i ferroviaris en plena Rive Gauche. Les ciutats que estan a l'avantguarda es reinventen des de dintre. Les expansions en taca d'oli són més pròpies de països en vies de desenvolupament que per motius de desequilibri social i demogràfic donen lloc a megàpolis fora de control on la gestió dels recursos està dominada per la ineficiència i on la qualitat de vida és baixa. A Europa, ciutats molt extenses com Londres comencen a ser conscients de la importància dels límits i opten per una expansió vertical, no exempta de polèmica, però que, com a mínim, sembla anar en la línia de valorar de nou el centre. És preocupant que una ciutat com Madrid que en pocs anys ha construït més de 100 km de metro així com carrils per a vehicles d'alta ocupació -en definitiva el que Barcelona no ha fet- continuï patint a diari uns col·lapses de circulació monumentals. La conclusió immediata és descoratjadora perquè porta a pensar que tots els esforços per afavorir el transport públic són absolutament estèrils. I més encara quan, després de grans inversions en transport col·lectiu, les dades publicades assenyalen que, a Madrid, la pol·lució atmosfèrica ha augmentat un 80% respecte als nivells de 1990 i que l'índex de contaminació de l'aire

supera cada vegada més els límits establerts per la normativa comunitària, especialment pel que fa a les perilloses partícules en suspensió. Aquí el problema ja no és la fluïdesa del trànsit sinó la salut pública. Però la conclusió esmentada anteriorment és incorrecta perquè hi ha més elements en l'equació. Un dels més significatius és la febril expansió de la xarxa viària amb noves autopistes de peatge paral·leles a les autovies principals. Aquesta tardor el govern de la Comunitat de Madrid ha anunciat que la regió, que equival de fet a l'àrea metropolitana, comptarà en pocs anys amb 260 km més de carreteres i 75 km més de metro i rodalies. Tot i l'envejable inversió en aquests darrers sistemes de transport, és clar a qui s'està afavorint. Però això no és d'estranyar perquè ferrocarril, metro i tramvia no poden arribar arreu en un esquema urbà tan expansiu, amb trossos de ciutat col·locats al mig del no res llunyíssim dels centres de treball i de lleure. Tècnicament potser seria viable, econòmicament no ho és. De vegades, quan hi ha planificació, un sistema de transport col·lectiu pot vertebrar un territori, però quan aquest territori agafa una determinada configuració no hi ha marxa enrera i s'escapa de l'abast del transport col·lectiu. És aleshores quan la llibertat d'expansió es transforma en esclavatge respecte a l'automòbil. El cas de Madrid demostra que no hi ha resolució del problema de la mobilitat sense ordenació del territori. El patró de desenvolupament triat per la capital espanyola s'allunya clarament del que arreu d'Europa s'està fent on els grans projectes de regeneració urbana s'impulsen en el nucli de les ciutats. Madrid creix, però té 170.000 habitatges buits en el centre i poblats de barraques a la perifèria. Malgrat tot, alguns comentaristes barcelonins segueixen fascinats -com Antonioni estaria amb Poceroland- per una expansió que, segons ells, demostra vitalitat i progrés. El primer potser sí, el segon ja no. Els moments de canvi sempre desorienten. Mentre la Bauhaus creava noves formes arquitectòniques i Schönberg una música mai sentida, en altres latituds se seguia cultivant amb entusiasme el *gènere chico*. La història es repeteix.

Share 0

Tuit

 (<https://plus.google.com/share?url=https%3A/www.sostenible.cat/noticia/genere-chico-per-albert-punsola-0>)

 (<https://www.sostenible.cat/print/noticia/genere-chico-per-albert-punsola-0>)

Relacionats

Butlletí

Correu electrònic *

Subscriu

[Enviaments anteriors \(/newsletter/sostenible\)](/newsletter/sostenible)



(/)

Revista de la **xarxa** de ciutats
i pobles cap a la sostenibilitat



Diputació
Barcelona

(<http://www.diba.cat>)

Arxiu (</arxiu>)

Continguts per categoria (</tagclouds/chunk/3>)

Continguts per etiqueta (</tagclouds/chunk/1>)

Continguts per municipi (</tagclouds/chunk/2>)

Avís legal (<http://www.diba.cat/avislegal>)

Contacte (</formulari/contacte>)

RSS (<https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=>)



(<https://www.facebook.com/Sosteniblecat-146513494888>)



(<http://www.twitter.com/xarxasost>)



(<http://youtube.com/xarxasost>)



([rss.xml](#))
