

VIURE



Alexandra de Hannover es presenta al món i guanya rellevància

PÀGINES 6 i 7

Dilluns, 27 d'abril del 2020

Barcelona després de la pandèmia

Urbanistes i enginyers entreveuen un punt d'inflexió per canviar el model de ciutat



ALEX GARCIA

Carrers buits. Imatge de l'avinguda Diagonal sense vehicles i amb els semàfors funcionant durant aquests dies de confinament

SILVIA ANGULO
Barcelona

Pot sorgir una nova Barcelona un cop s'hagi superat la pandèmia? Una ciutat diferent de la que fins fa poques setmanes coneixíem, quan el pols encara era actiu i ningú no preveia aquesta situació anòmala d'estar-nos tancats a casa? Molts pensen que sí, que és el moment de transformar el model actual, basat en un sistema que dona símptomes d'esgotament i que presenta esquerdes greus. Urbanistes i enginyers consideren que la *reinicialització* provocada pel confinament i la futura desescalada de la quarantena –presentada ahir per l'Ajuntament– impulsarà una transformació urbana, mediambiental, social i econòmica que amb prou feines havia començat a treure el cap abans de l'arribada del coronavirus.

Consideren que la pandèmia accelerarà el procés d'implantació d'una nova manera d'habitar i viure la ciutat. Una evolució necessària

després d'una crisi, com ja ha passat en altres moments de la història de Barcelona, que requerirà el consens de polítics, tècnics i ciutadans perquè sigui permanent i ambiciosa, segons adverteixen els professionals consultats per *La Vanguardia*.

Miquel Martí és professor de l'Escola d'Arquitectura de Barcelona (Etsab) de la UPC i també participa en una xarxa internacional de ciutats amb seu a Polònia que aquests dies porta a terme un estudi internacional sobre les transformacions que tindran les ciutats després de la pandèmia. Afirmar que el model actual estava en crisi des del punt de vista mediambiental, de justícia social, equitat... Considera que és el moment de canviar-lo. "És una oportunitat, i pot ser que al final no es faci res, però seria una llàstima desaprovechar-la", apunta. Aposta per implantar de manera definitiva el teletreball, que una gran majoria practica aquests dies, a fi d'alleugerir la pressió del transport públic i reduir

el trànsit privat. "Abans semblava impossible treballar des de casa. Hem demostrat que es pot, i s'adoptarà de manera habitual en les empreses, un fet que contribuirà a reduir la mobilitat diària i obligada de milers de treballadors".

En aquest mateix punt també incideix el catedràtic de Harvard i arquitecte del despatx BAU Joan

EL TRANSPORT

El teletreball, imposat ara per obligació, ha vingut per quedar-se, i reduirà la mobilitat

Busquets, que apunta que aquesta nova manera de treballar, menys presencial i potser per torns a les oficines, restaria pressió a les hores punta del transport públic. Això permetria millorar l'eficiència i reduir la congestió dels accessos a Barcelona, alhora que modificaria l'organització d'oficines i dies de feina. "Estem treballant igual que

es feia al segle passat, i la situació actual i la tecnologia demostren que hi ha una altra manera de fer-ho. Fins i tot també a les universitats".

També són determinants per millorar la mobilitat l'impuls de modes de transport més sostenibles. Per Javier Ortigosa, enginyer del servei de redacció del pla director

EL FUTUR

Els professionals veuen una ciutat més metropolitana, verda i d'escala humana

urbanístic (PDU) –normativa que ha de substituir l'actual Pla General Metropolità (PGM)–, les mesures que implementarà l'Ajuntament per desconfinar la població amb nous carrils ciclistes són positives, però seria un error que totes siguin provisionals. Sota el seu punt de vista, cal lluitar contra la inèrcia que tot torni a ser igual que abans i

vetllar per la pervivència d'algunes d'aquestes iniciatives. "És el moment d'aplicar els objectius de l'agenda 2030. El camí ja està dibuixat", afirma Ortigosa.

Per la seva banda, Joan Busquets manté que cal ser ambiciosos i que, a més a més, s'ha de fer una aposta decidida per l'ús del vehicle elèctric i impulsar-lo de manera definitiva. "Els cotxes no desapareixeran d'un dia per l'altre –reconeix–, però sí que poden ser menys contaminants i deixar espai públic per a altres necessitats".

Miquel Martí, per exemple, diu que estem davant la possibilitat de crear una Barcelona de menys velocitat i d'escala més humana. Proposa destinar els punts alliberats de circulació a implantar noves superilles i aportar sis milions de metres quadrats per a altres usos. D'aquesta manera, entén, es pot renaturalitzar la ciutat, instal·lar àrees infantils, horts urbans, terrasses... Al seu torn, Busquets considera que l'espai guanyat es podria dedicar a agricultura, parcs o nous habitatges. En definitiva, intentar que el vehicle privat ocupi menys superfície. Un objectiu que durant els primers moments de la desescalada de la quarantena aplicaran Barcelona i la majoria de municipis de l'àrea metropolitana, però que haurà d'anar acompanyat de millores en el transport públic i oferir garanties de seguretat per als usuaris que no tenen més remei que utilitzar-lo.

Per l'arquitecta Maria Sisternas la pandèmia i el confinament ens permetrà ser realistes amb la ciutat que tenim i millorar la gestió del patrimoni existent. "El cos normatiu urbanístic de Barcelona està pensat per a un escenari de creixement urbà i demogràfic, no per conservar el que hi ha, que és en el que ens haurem de centrar els pròxims anys". Sisternas diu que aquests dies és dur veure la cobertura de la ronda de Dalt que es va fer durant el mandat anterior al costat de l'hospital Vall d'Hebron. "En què és més necessari invertir, a cobrir 200 metres o en l'ampliació del centre sanitari?", es pregunta.

Josep Parcerisas, cap del Laboratori d'Urbanisme de Barcelona i professor de la UPC, coincideix en la preocupació per les inversions públiques. Creu que la pandèmia és "més una experiència que una crisi". Per això, adverteix sobre les "ocurrències" d'alguns per transformar un model que encara funciona i denuncia que la Covid-19 ha posat de manifest les vergonyes

CONTINUA A LA PÀGINA SEGÜENT >>

LES AFECTACIONS DEL CORONAVIRUS A LA VIDA QUOTIDIANA

Fa gairebé un segle, el temor d'un contagi massiu que podia ocasionar "víctimes a centenars" va influir en el canvi de les polítiques d'habitatge

Cases barates i anti-epidèmiques

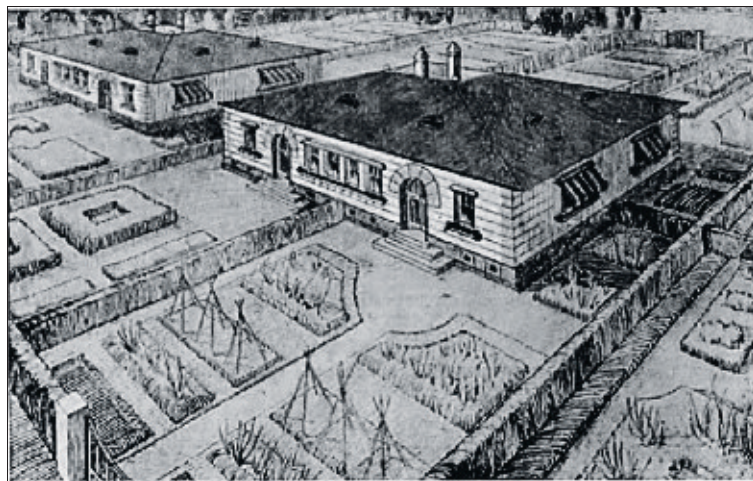


'LA HABITACIÓN HUMILDE EN BARCELONA' / AJUNTAMENT DE BARCELONA

RAMON SUÑÉ
Barcelona

La reflexió sobre les condicions de centenars de milers d'habitatsges a Espanya, incitada pel llarg període de confinament de la població als domicilis, enfonsa les seves arrels en èpoques molt llunyanes. Ho explicava el 29 de març de la periodista Silvia Angulo a *La Vanguardia* (*Urbanisme contra les epidèmies*) evocant la vigència de les idees de l'enginyer Ildefons Cerdà. I ho certifica també una impagable publicació del 1928 (*La habitación humilde en Barcelona*) rescatada digitalment per l'Ajuntament.

La revista de 25 pàgines constitueix un al·legat –amb sobredosi de moralina– de les institucions i la societat benpensant de l'època (durant la dictadura de Primo de Rivera i en vigílies de l'Exposició Internacional del 1929) del "vergonyós amuntegament humà de les grans capi-



'LA HABITACIÓN HUMILDE EN BARCELONA' / AJUNTAMENT DE BARCELONA

tals". Totes aquestes, incloent-hi Barcelona, "es ressenten de la falta d'habitació a preu reduït que reuneixi les mínimes condicions de salubritat, higiene i comoditat a què una persona té dret".

El document argumenta les raons del Patronat Municipal de l'Habitatge de Barcelona per enderrocar els barris de barraques

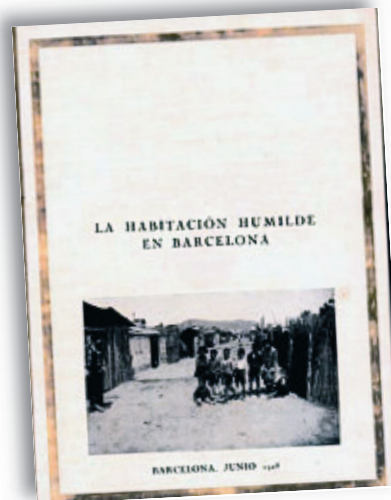
(cinc zones de la ciutat que sumaven 6.478 infrahabitatsges i 26.172 pobladors), que en aquell moment estaven en ple creixement com a conseqüència de la massiva aflluència de persones procedents d'altres regions d'Espanya i de l'interior de Catalunya per guanyar-se la vida a les obres de l'Exposició. Aquest projecte es va concretar en la

El germen del model Barcelona

La composició del Patronat Municipal de l'Habitatge de Barcelona esbossa el model de col·laboració publicoprivada que és a l'ADN d'aquesta ciutat. Tot i que està presidit pel governador civil (Joaquim Milans del Bosch), amb l'alcalde (baró de Viver), el bisbe i el president de la Diputació (comte de Montseny), hi figuren des del fundador de la Caixa de Pensions per a la Vellesa i d'Estalvis (Francisco Moragas) a empresaris com el mític Juan Pich i Pon, llavors president de la Cambra de la Propietat.

La realitat i el projecte. A la imatge superior, la publicació del Patronat mostra un

grup de nens davant les seves barraques. A la inferior, el dibuix d'un barri de cases barates amb hort



”, i en dos models diferents, el més comú format per habitacles mesurats en metres cúbics: menjador de 40 m³, dormitori d'una persona de 20 m³, de dues persones de 30 m³, cuina de 20 m³ i un petit pati amb hort i un lavabo exterior de 4,5 m³.

El document consultat per *La Vanguardia* fa referència a un problema que continua viu més de 90 anys després: el dels lloguers "desorbitats", que afectava llavors els barris de barraques i obrers, "on es rellogaven pisos sencers", pels quals es pagaven "de 50 a 60 pessetes mensuals", aigua a part "quan n'hi havia". A tot això cal sumar-hi una altra preocupació identitària d'aquesta ciutat: la de la imatge. En aquest cas, la que projecten les "pudents barraques que a milers envolten Barcelona oferint a qualsevol foraster que hi arribi l'aspecte deplorable d'un duar (campament de beduïns) o d'un poblat d'Oceania". Capítol a part i, aquest sí, desfasat segons els paràmetres moderns (o potser no en vista del carca *revival* dels temps presents), són les consideracions morals dels senyors del patronat (29 en una relació de 31 membres en la qual només hi figuren dues dones) sobre la "promiscuïtat" pròpia d'uns ambients on resulta improbable que cali "tota idea de llar cristiana i tot amor de família".

La publicació del Patronat Municipal de l'Habitatge apunta, "sense detenir-nos a estudiar-ho", el que representaria en un habitat tan degradat com el dels poblats d'obrers "una epidèmia que es desenvolupés en aquells formiguers humans". Amb certesa a la Barcelona del 1928 era molt present el record d'aquella grip letal que deu anys

Una publicació del 1928 justificava en termes higièncs i morals la substitució de barris de barraques

abans havia triplicat les taxes de mortalitat a la ciutat, malgrat que el retrovisor dels autors de la publicació és de curt abast. "Epidèmia que afortunadament fins ara no s'ha produït", afirmen obviant aquell brot, però no sense deixar d'advertir que "en qualsevol moment [una nova epidèmia] pot ocasionar víctimes a centenars".

Petició per rehabilitar el parc residencial i invertir amb seny

» VE DE LA PÀGINA ANTERIOR

d'una política d'inversió descompensada que ha arraconat serveis essencials com la sanitat i l'educació. "Comprovar-ho no és èticament tolerable. Per això reclama que la despesa es faci amb cap i es deixi d'invertir en obres públiques sumptuàries, com va ser el traçat de l'L9 a l'altura del Prat, les obres de la plaça de les Glòries... O les línies d'AVE que s'estan construint".

Parcerisas explica que els dèficits que té Barcelona venen de lluny i adverteix sobre la possibilitat de reinventar res. Per això recomana que, abans de crear noves superilles, s'ampliïn les voreres o que es millori el parc d'habitatsges. "La pandèmia ha portat a col·lació que entre un 15% i un 20% dels pisos de Barcelona poden ser considerats infrahabitatsges".

La preocupació pel parc residencial de la ciutat és coincident entre

els professionals. Busquets el qualifica d'"intolerable" i critica que es construeixin cases sense sortida exterior i dividides en zones de nit de dia, com fa 100 anys. Sobre aquesta qüestió, Sisternas adverteix que moltes de les inversions s'haurien de destinar als polígons d'habitatsges que concentren milers i milers de pisos, que quan van ser construïts ja eren deficitaris i que s'haurien de rehabilitar urgentment.

En aquest futur immediat, els tècnics veuen una Barcelona més tecnològica, on l'espai físic i el virtual puguin convergir per mitjà de les xarxes socials i d'iniciatives solidàries en xarxa a fi de construir espai públic. Martí adverteix que aquesta situació ofereix millores positives però comporta riscos, tal com assenyalava l'historiador i filòsof Yuval Harari, per la pèrdua de llibertats. Per aquest motiu reclama una participació activa dels barcelonins en tot aquest procés, ja que aquestes transformacions no es quedaran només a peu de carrer, sinó que també modificaran la ciutat en termes econòmics.

En aquest sentit, Maria Sisternas ho té clar i redueix el pes del co-

merç electrònic en un moment que la major part dels barcelonins estan mostrant opcions de compra de proximitat per ajudar petits venedors de mercats, productors, botigues de barri, llibreries a les quals s'han fet encàrrecs per Sant Jordi... Recomana tornar a situar la mirada sobre l'economia local.

Amb relació a aquest mateix tema es pronuncia Busquets, que opina que ha calat una idea naïf sobre la globalització en què es desestimava la producció davant altres sectors en auge. "Barcelona ha de produir i la lògica del capitalisme salvatge ens va convèncer que no havia de ser així, però la pandèmia ens ha demostrat el contrari".