

On vivim, per on ens movem vs. extensió i propagació de pandèmies

FERRAN SAGARRA¹

Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori
de la Universitat Politècnica de Catalunya

El primer confinament per la pandèmia del COVID-19 va desfermar un sentiment de solidaritat amb tots aquells que més en patien els efectes i amb els que, des de la sanitat pública, arriscaven les seves vides, que va anar acompanyat d'un sentiment generalitzat d'empatia pels conciutadans en general. D'altra banda, es feien evidents les enormes mancances de l'actual model d'atenció a la gent gran i la poca atenció als nens i els joves que la crisi afectava, especialment als barris i a les famílies socialment més vulnerables. La pandèmia revelava un cop més la centralitat de les classes treballadores —sovint invisibles— en el funcionament de la ciutat i la difícil alternativa, a la qual moltes persones han hagut de fer front durant el confinament, entre posar en risc la pròpia salut o perdre la feina. Ens vàrem qüestionar la manera com vivíem. En el confinament descobríem una ciutat sense fums i ens preguntàvem com podríem organitzar el futur d'una manera menys estressada en un entorn més silenciós i més amable.

Molts van veure aquesta alternativa fora de la gran ciutat, els semblava que la seva capacitat d'atracció i la connectivitat amb el món la feia més fràgil (Pérez, 2020). Segons un estudi fet durant el primer confinament, «el teletreball ha arribat per quedar-se i això ha propiciat un cert èxode de capes mitjanes de Barcelona cap a nuclis de poca població relativament distants de la capital i fora de l'àrea metropolitana [...] és presumible que molts dels que acaricien la idea d'anar-se'n de la capital estiguin aprofitant la pandèmia per provar si és factible». ² Un any de

1. A/e: ferran.sagarra@upc.edu.

2. Vegeu l'estudi «Mobilitat i renda a Barcelona durant l'estat d'alarma COVID19» (<<http://oriolnello.blogspot.com/2020/05/mobilitat-i-renda-barcelona-durant.html>>) realitzat pel Grup d'Estudis sobre Energia, Territori i Societat de la UA amb l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona (<<https://gurbuab.com/>>) i publicat el 9 de maig de 2020, que analitza les validacions en dia feiner de

pandèmia després, quan, amb la disponibilitat de vacunes, s'albirà un possible final (almenys, momentani i per als europeus), la reflexió econòmica guanya terreny i ens plantegem temes bàsics sobre el treball i les finances. Tot i que podíem pensar en un canvi d'actituds, en relaxar les mesures restrictives hem constatat el comportament egoista i fins i tot incívic de molts conciutadans. En tot cas, l'experiència hauria canviat les percepcions i les prioritats dels europeus: per exemple, més del 80% dels francesos volen treballar més des de casa en el futur i la meitat valoren més les relacions amb amics i familiars; Gairebé el 40% voldria més espai a casa, un balcó o un jardí.³

1. LA CIUTAT COM A ÚNIC FUTUR

De manera similar al que va passar amb altres epidèmies anteriors, sembla que aquest cop la necessitat de canvi prevaldrà sobre el manteniment de l'*statu quo*, per la senzilla raó que la crisi ha confirmat fets i situacions dramàtiques i ha accelerat convenciments que ja sabíem: el mal ús del sol i de l'energia, la pressió humana sobre els ecosistemes, la mercantilització de l'aigua, la proliferació de viatges a llarga distància i moltes altres pràctiques habituals generen problemes de salut pública de gran abast (400.000 morts prematures anuals per la contaminació, segons l'European Environment Agency) i faciliten l'expansió de les epidèmies (Nel-lo, 2020). En paraules de la periodista i escriptora Naomi Klein, «la gent parla de quan es tornarà a la normalitat, però hem de recordar que la normalitat era la crisi». Allò que és normal està sacrificant l'habitabilitat del planeta.⁴

El primer que hem de constatar és que els riscos de contagi que faciliten les grans ciutats mai no han superat els avantatges que ofereixen per al desenvolupament econòmic i social i que, ara més que mai, les grans metròpolis concentren l'atenció sanitària especialitzada i els principals centres d'investigació, que han

títols de transport al sistema de transport públic ferroviari (estacions de Metro, RENFE Rodalies, FGC i TRAM), en el període comprès entre l'inici de l'Estat d'Alarma (15 de març) i l'inici de la Setmana Santa (5 d'abril).

3. Segons Dorota Reis, cap d'una investigació de la Universitat del Sarre, els problemes de salut mental dels alemanys han augmentat i a França un 50% més d'estudiants presentaven «signes d'angoixa psicològica», mentre que les autoritats holandeses han afirmat que algunes sales psiquiàtriques juvenils estan a ple rendiment, i Itàlia va registrar un augment del 30% en el nombre de joves que s'intentaven suïcidar o autolesionar, durant la seva segona onada d'infeccions. Jon HENLEY (2021), «Un esdeveniment irrepetible en una generació: lliçons d'un any de bloqueig a Europa», *The Guardian* (9 de març).

4. Naomi Klein ho digué en una xerrada virtual recent que cita Núria MOLINERAS (2020), «Urbanisme i arquitectura per a una nova normalitat», *Barcelona Metròpolis* 115 (maig).

permès neutralitzar els efectes de les crisis sanitàries. Sense ciutats no s'entendria la velocitat amb què s'ha aconseguit inventar i produir vacunes en aquesta pandèmia. Avui hem de sumar a tots aquests avantatges el que suposa la concentració des del punt de vista mediambiental, pel fet de reduir els costos i els efectes nocius del transport i evitar el malbaratament de sòl. Aclarim d'entrada que «el procés d'urbanització ha trasbalsat de tal manera el poblament i els usos del territori que, en l'actualitat, en països com Catalunya, la diferenciació clara entre àrees urbanes i rurals és impossible de traçar de manera unívoca en termes científics».⁵ Quan parlem de ciutat estem parlant de quelcom similar a allò que en algun moment se'n va dir la Catalunya Ciutat i que ha derivat en quelcom que alguns anomenen *postmetròpoli*. Aquesta *postmetròpoli* que és Catalunya s'ha urbanitzat en el darrer segle amb unes infraestructures específiques, i el que la pandèmia sens dubte indica és l'exhauriment d'aquesta forma d'urbanitzar el sistema d'assentament, i hauria de servir per impulsar l'adequada infraestructuració i l'eficient construcció del territori.

L'última infraestructura que ha trasbalsat el territori i les formes de vida i del poder ha estat internet, que, possibilitant el teletreball, pot determinar on i com treballem i la manera com vivim i com ens desplaçem, tant per als que l'utilitzem diàriament com per als treballadors manuals (que també l'utilitzen per buscar feina i altres coses). Significativament, el teletreball està buidant les seues corporatives dels centres de les conurbacions urbanes de llocs tan emblemàtics com els *down towns* nord-americans, a mesura que moltes grans corporacions es proposen reduir la presencialitat dels seus treballadors i els observadors esperen impactes notables sobre la vida del centre en transformar els patrons de transport i l'ecosistema econòmic. Malgrat la previsió de turbulències, alguns també creuen que l'espai buit d'oficines es podria reutilitzar per a habitatges d'alta densitat, densificant aquelles zones ben servides per transport públic que atraurien treballadors, ara suburbans.⁶

5. O. NEL-LO, *ibidem*. Vegeu també J. CHECA RIUS *et al.* (2019).

6. L. BLISS.; S. HOLDER (2021). L'empresa de tecnologia amb més empleats de San Francisco, Salesforce.com Inc, que inicialment, havia comprat uns terrenys a l'àrea industrial de Mission Bay per agrupar-hi les seves oficines, va haver de canviar d'estratègia i situar-se al centre de la ciutat perquè «el tipus de treballadors que contractava no volia estar en un lloc quasi suburbà». Ho va aconseguir el 2018, en 61 pisos del segon gratacel més alt a l'oest del Mississipi. Ara l'empresa anuncia, per quan acabi la pandèmia, una política permanent de «treballar des de qualsevol lloc» que permeti als empleats treballar on vulguin la major part de la setmana. S'espera que la majoria dels treballadors es desplacin a viure a ciutats veïnes de la regió. La plantilla de 9.000 empleats de Salesforce a San Francisco només és una (si bé la més important) d'entre les empreses amb aquests mateixos plans (també Twitter, Facebook i Square els tenen), cosa que genera preguntes difícils sobre el nucli de la ciutat, els seus ingressos fiscals i l'economia general de la badia.

Als mateixos Estats Units d'Amèrica, un estudi recent constata que l'augment del teletreball i la concentració dels llocs de treball s'haurien produït simultàniament, cosa que indica que aquestes dues tendències són compatibles, en localitzacions de diversa centralitat. Els promotors americans suggereixen que, a mesura que els treballadors especialitzats es desplacin menys a l'oficina, s'haurien de crear nuclis urbans i passadissos d'ús mixt que proporcionin a tots els treballadors llocs de reunió públics i privats atractius, així com residències de trànsit i accessibles que defineixin els nous eixos de l'economia del coneixement i els serveis.⁷ A Europa només cal millorar els nuclis urbans i seguir dotant d'infraestructures els passadissos de nuclis compactes de diverses grandàries que ja existeixen per reforçar els sistemes regionals que requereixen estar «connectats mitjançant opcions de viatge múltiples i desplaçaments curts que redueixen el nostre impacte sobre el medi ambient».⁸

2. SI HEM DE CONTINUAR MOVENT-NOS SERÀ A TRAVÉS D'UN SISTEMA BÀSICAMENT COL·LECTIU

A Catalunya en particular, la incapacitat d'incorporar i coordinar satisfactòriament les xarxes de transport dels diversos nivells estatal, nacional i local és segurament un dels grans obstacles a la necessària racionalització en l'ús del territori; en particular, la descoordinació dels horaris i els enllaços entre els autobusos comarcals i els trens, o la manca d'aparcaments dissuasius d'accés a les àrees més denses o de línies ferroviàries comarcals (trens lleugers que reciclin eventualment antigues traces de carrillets), per no parlar de la regulació de l'ús compartit de vehicles privats. Si ens fixem en els webs de les grans companyies que exploten les línies fèrries o de les que tenen la concessió dels autobusos comarcals, se'ns fa evident que encara no han comprés l'avantatge d'aquesta coordinació i de la importància d'un sistema d'informació fàcilment manejable per l'usuari. Pel que sembla, l'autoritat responsable del transport tampoc ho entén o es considera incapaç de disciplinar-les.

L'expansió il·limitada de la ciutat gràcies als nous sistemes de mobilitat i la reforma de l'existent amb noves vies per on també circulés l'aire i amb clavegueres per evitar les «miasmes» que tant preocupaven els higienistes del vuit-cents, tot reduint la densitat, foren la solució que preconitzaren Cerdà i els seus contemporanis del segle XIX amb la nova disciplina urbanística. Aquesta solució provocaria una necessitat rampant de mobilitat que menys d'un segle després es convertí en el problema, quan la indústria automobilística, amb l'ajut de les

7. Amy LIU (2021). Amy Liu és vicepresidenta i directora del Brookings Metropolitan Policy Program i de l'Adeline M. and Alfred I. Johnson Chair in Urban and Metropolitan Policy.

8. *Idem*.

carreteres construïdes pels estats, va aconseguir que el cotxe privat acaparés la quota major d'aquesta mobilitat en detriment del tren i d'altres sistemes col·lectius. L'ús indiscriminat i protegit del motor de combustió —i, en particular, el dels cotxes— és avui el principal responsable de l'emergència climàtica en què vivim i de la sordidesa de molts dels nostres paisatges quotidians. Per desgràcia, els cotxes elèctrics no són l'alternativa a llarg termini atesa l'escassetesa accelerada de molt materials i, particularment, dels que serveixen per fer anar les bateries elèctriques i l'enorme superfície de sòl públic urbà que també ocupen.⁹

Fa temps que sabem que els mitjans de transport privat que utilitzem hauran de ser substituïts a pocs anys vista, reforçant el sistema de transport col·lectiu complementat amb sistemes lleugers que en els darrers anys s'han anat popularitzant, i que caldrà tornar a caminar, ja no com un plaer o com un esport, ans com un medi de mobilitat urbà, plaent i sa (Solnit, 2014).

3. CAL MÉS HABITATGE PÚBLIC PER REGULAR ELS PREUS I ASSEGURAR ELS SERVEIS A LA CIUTAT, I CASES MÉS GRANS PER VIURE-HI I TREBALLAR-HI

La reforma de la ciutat existent deixà de ser un tema sanitari quan es va disposar de la penicil·lina després de la Segona Guerra Mundial i gràcies a altres avenços posteriors de la medicina i de l'organització hospitalària. Els plans de reforma que han transformat profundament els barris de Barcelona a partir dels anys vuitanta i en les últimes dècades —especialment a les perifèries i a la Barcelona Vella— van millorar les condicions d'habitabilitat, requalificant l'espai públic i la dotació d'equipaments, tot cohesionant la ciutat, i sens dubte van millorar-ne la sociabilitat, però no tenien un objectiu sanitari.

Les polítiques d'habitatge públic es van focalitzar a relocalitzar les famílies afectades pels enderrocs urbanístics, però no van incrementar mínimament la quantitat d'habitatge accessible. En els plans i els programes integrals per a les àrees degradades sempre s'ha trobat a faltar una política d'habitatge social amb fórmules que augmentessin el minso parc públic i permetessin extreure'l del mercat.¹⁰ Per anar-nos aproximant als països del nostre entorn caldria, sens

9. Ho afirmava contundentment Antonio TURIEL (2020), a *Petrocalipsis*, Madrid, Alfabeto. Aquest doctor en Física Teòrica ho va expressar en una compareixença a la comissió de Transició Ecològica del Senat del 12 d'abril de 2021: «Necesitamos un cambio cultural que requiere décadas; el problema es que no tenemos décadas». Vegeu també Simon BERREBI (2021), «The Case For a Transit-First Infrastructure Plan. Electric vehicles will never be the answer», *Citylab* (13 d'abril).

10. L'administració no ha utilitzat mai el dret de tempteig i retracte per recuperar la inversió pública, acceptant la seva entrada al mercat lliure. Això, si bé pot ser considerat com una política redistributiva, ha ajudat a arrelar la idea de l'habitatge més com un capital acumulat per part de les famílies espanyoles (incloent-hi, evidentment, les catalanes) que com objecte d'ús primari.

dubte, corregir aquesta dinàmica, com queda clar a la vista del continu augment dels desnonaments, abans i després de la pandèmia.

Malgrat més que doblar la superfície d'espai verd de la ciutat, no es va intervenir sobre la qualitat de l'aire que hi respirem. Tenim un parc d'edificis envellit, amb pisos petits, foscos i degradats la major part dels quals no compleixen els mínims requeriments energètics, i els treballadors que han hagut de seguir utilitzant els mitjans col·lectius per anar a treballar són sovint els que han passat els confinaments reclosos en un *existenzminimum* fosc i mal equipat que no garanteix la independència dels convivents. Avui, la vella «qüestió dels lloguers» torna a ser tan punyent com en les anteriors crisis que van obligar a reformular el sistema d'urbanització.¹¹

D'altra banda, en paral·lel a la producció d'un parc consistent d'habitatge públic i d'una regulació més generosa del parc de protecció oficial, cal valorar l'ajut de l'Administració de la ciutat de Barcelona a algunes experiències cooperatives o comunitàries de *cohousing*. Quan, en temps de confinament, no hem pogut gaudir de llocs oberts ni d'equipaments col·lectius complementaris a la nostra cèl·lula d'habitatge, la separació dràstica entre espai públic i espai privat s'ha fet pesant i encara valorem més aquestes experiències que comparteixen espais inclusivament, agradables i saludables, en el que constitueix una unitat real d'habitació.¹²

4. EPÍLEG. COSTA MÉS O MENYS, PERÒ S'ACABA CANVIANT

A finals del segle XVIII i començament del segle XIX, acceptar que els efectes de l'amuntegament de població no es podien resoldre sense canviar el sistema militar de muralles o de fiscalitat als burots de les tanques que envoltaven la ciutat va ser difícil d'acceptar per a l'*statu quo*. A Barcelona, els governs van trigar trenta anys fins a enderrocar-lo parcialment el 1858, i l'última tanca de París, l'Enceinte de Thiers, només es va enderrocar després de la Gran Guerra. S'havia construït entre 1841 i 1844. En aquest període, Haussmann va esventrar la ciutat per fer-la habitable. A Barcelona, la fàcil ocupació de l'enorme pla que la separava dels seus suburbis moderns permetia fer-hi una «nova Barcelona» i crear un mercat lliure per afrontar eficaçment el problema de la higiene i dels lloguers amb l'avantpro-

11. Com assenyalava David Harvey el proppassat dia 1 de maig, també a Barcelona, els grups més desafavorits, ocupats en els serveis bàsics, en situacions laborals més precàries i amb menys estalvis disponibles, han hagut de continuar desplaçant-se en transport públic durant la pandèmia. Trec la cita de l'estudi que he citat més amunt del Grup d'Estudis sobre Energia, Territori i Societat de la UA amb l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona (<https://gurbuab.com/>) i publicat el 9 de maig de 2020.

12. M. SANTAMARÍA; P. MARTÍNEZ (www.300000kms.net | @300000kms): *Geographies of the Lockdown in Barcelona Mapping the City fromHome*.

jecte encarregat a Cerdà el 1855.¹³ Però el que avui coneixem per Eixample Central de Barcelona va deixar de ser il·limitat, i el mercat de sòl ha col·lapsat diverses vegades fins que s'ha ocupat tota l'Àrea Metropolitana.

La teoria capdavantera d'urbanisme de Cerdà es basava en el desenvolupament dels sistemes de locomoció com a motor de la transformació urbana. Per això, el mateix any 1863 en què la formulà definitivament va proposar reorganitzar la malla central en superilles, per agregació de les originals, amb edificació perimetral amb front a uns carrers per tramvies i pels carrers intermedis per trens que, disposats en rasa, servien a indústries i magatzems dels grans.¹⁴ També Josep Lluís Sert i Le Corbusier, en el pla Macià, van assajar una fórmula de superilles, no amb mitjans ferroviaris ans per l'automòbil, agrupant-les de nou en nou (a la qual cosa corresponen els ponts sobre cada tres carrers de la Gran Via de Sant Martí). Aquesta possibilitat d'ajustatge és un dels millors atributs del canemàs que és l'Eixample, i no podem deixar de continuar assajant amb els nous sistemes de desplaçament i lleure encara que no ens agradin els colors o els daus de formigó amb què s'han fet els primers experiments de l'anomenat «urbanisme tàctic». Tots els experts vaticinen que aquesta no serà la darrera pandèmia, i potser tampoc la pitjor. Haurem d'aprendre a conviure amb la incertesa i aprofitar aquesta experiència traumàtica per corregir mancances i fer canvis en profunditat com ara reduir dràsticament la mobilitat forçada. Si hem estat capaços de prendre decisions tan dures com aturar l'activitat econòmica durant uns mesos per evitar contagis i salvar vides, hem de ser capaços d'evitar que tanta gent continuï emmalaltint i morint a causa de la contaminació. Aquestes també són morts evitables.

BIBLIOGRAFIA

BLISS, Laura; HOLDER, Sarah (2021). «What Happens When a City's Largest Employer Goes 'Work From Anywhere'». *Bloomberg CityLab*, 12/02/2021 [en línia]: <<https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-02-12/what-will-remote-work-do-to-salesforce-tower?sref=Y5NzbMHF>>

13. Altrament, segons l'enginyer, hauria calgut l'expropiació del sòl urbà (com a París) per obrir carrers a la ciutat vella, cosa que es podria convertir en un «daño notable de los inquilinos, y de utilidad particular del Estado» si la venda posterior del sòl expropiat no es limitava al preu del cost de l'expropiació, més el dels treballs de millora, i es concedia per un període determinat a la fi del qual revertiria tot al govern. Subratllem aquesta reversió. Aquests problemes derivats dels sistemes d'expropiació i retracte, «puestos en práctica por los gobiernos para evitar los abusos del monopolio» (referint-se al francès), no calien en el cas de les poblacions obertes i sense límits com la Barcelona de l'Eixample. Ho explica en la memòria del seu pla d'Eixample i Reforma de la ciutat de Barcelona de 1959.

14. Avantprojecte d'enllaç de les vies marítimes i terrestres, i Docks, tallers i basars de la Ciutat de Barcelona d'Ildefons Cerdà (1863), *Revista de obras públicas*.

- BERREBI, Simon (2021). «The Case For a Transit-First Infrastructure Plan. Electric vehicles will never be the answer». *Citylab*, 13 d'abril.
- CERDÀ, Ildefons (1863). «Avantprojecte d'enllaç de les vies marítimes i terrestres, i docks, tallers i basars de la Ciutat de Barcelona». *Revista de obras públicas*.
- CHECA RIUS, Joan; SOLER RODRÍGUEZ Laura, i NEL·LO COLOM, Oriol (2019). *L'atracció del camp. La percepció i l'atractiu de l'entorn rural en la joventut catalana resident en àrees urbanes*. Col·lecció «Aportacions» núm. 62; Generalitat de Catalunya.
- LIU, Amy (2021). «The Right Way to Rebuild Cities for Post-Pandemic Work. Cities should structure their economies for the workers they already have — not just to lure new ones». *Bloomberg CityLab*, 9/04/2021.
- NEL·LO, ORIOL (2020). «La ciudad y la plaga». *elDiario.es*, 31/03/2020 [en línia]: <https://www.eldiario.es/opinion/tribuna-abierta/ciudad-plaga_129_1220339.html>
- PÉREZ OLIVA, Milagros (2020). «Una oportunitat de canvi». *Barcelona Metropolis* 115, maig (2014).
- SOLNIT, Rebecca (2014). *Wanderlust. A History of Walking*, Gran Bretanya, Granta Books.
- SANTAMARÍA, Mar; MARTÍNEZ, Pablo (www.300000kms.net | @300000kms): *Geographies of the Lockdown in Barcelona Mapping the City fromHome*.
- TURIEL, Antonio (2020). *Petrocalipsis*. Madrid: Alfabeto.