

La política de transport i de transformació urbana: una reflexió entorn el cas de París

Carme MIRALLES i GUASCH

Departament de Geografia

Universitat Autònoma de Barcelona

«És clar que l'objectiu principal que es persegueix en qualsevol política de transports dins les grans ciutats és ser coherent amb las formes de la ciutat desitjada: a cada forma de ciutat li correspon una forma de transports a privilegiar. A cada organització desitjada li correspon una xarxa prioritària. A cada política tarifària, una implantació d'estacions o d'intercanvis. Però la tria esdevé aleshores una tria política, una opció sobre el mode de vida proposat als futurs ciutadans» (MERLIN, 1973).

Aquesta reflexió ens mena a considerar fins quin punt les polítiques de transport reflecteixen d'una forma clara quines són o han estat les opcions observades històricament en l'ordenació territorial d'un espai concret sense determinar, en tot cas, si en són la causa o la conseqüència.

Tota transformació ocorreguda en l'espai urbà és un exponent (potser el més visible) de canvis més amplis esdevinguts en el nivell socio-econòmic; cal recordar, però, que perquè tota transformació urbana tingui lloc és imprescindible l'existència d'una sèrie d'elements tècnics i organitzatius que facin possible implementar a nivell espacial els canvis que funcionalment la societat ja ha assumit. Alguns d'aquests elements bàsics a tenir en compte són tots aquells mitjans tècnics que possibiliten una mobilitat més ràpida, còmoda i eficient que el simple fet d'anar a peu. Tanmateix aquests mitjans no seran mai incorporats dins l'organització espacial de la ciutat (encara que tècnicament estiguin molt desenvolupats) fins que el funcionament de la pròpia societat hagi incorporat el desplaçament ràpid de la població com un aspecte imprescindible per a la seva pròpia organització.

Amb les iniciatives de Blaise Pascal al París del segle XVII, s'iniciaren les primeres passes dins l'actual configuració del transport, establint-se uns criteris com els recorreguts estables, les parades fixes, l'admissió de qualsevol usuari previ el pagament d'una tarifa, etc; tot i emprar les millors tècniques de l'època (els cotxes de cavalls) fracassà. Però el seu fracàs, com bé es demostraria posteriorment, no fou degut ni a errors en l'organització ni al propi mitjà de transport utilitzat, sinó al moment històric en què aquest sorgí: l'estructura de la ciutat no necessitava cap mitjà de transport pel seu funcionament, ja que les funcions urbanes bàsiques (com el treball i la residència) no estaven separades espacialment i la perllongada jornada laboral no n'admetia un allargament motivat pels desplaçaments.

Cal tenir present també que, un cop incorporat el fet del desplaçament massiu de les persones dins el mecanisme de funcionament de la ciutat, existeixen diverses opcions a l'hora d'organitzar-lo. La tria d'una aquestes opcions, que esdevindrà la política de transport per a la ciutat, per a la metròpoli o per a la regió urbana, porta implícit el tipus d'organització que es desitja per a l'espai urbà, tant des del punt de vista formal (que es tradueix en espais compactes o difosos, concentrats o polinuclears) com funcional (que esdevé zonificació dels usos de la ciutat, terciarització, gentrificació, increment de la distància entre lloc de treball i de residència, etc.).

Des que l'espai urbà integra el desplaçament de les persones com quelcom cabdal pel seu funcionament i com a conseqüència directa del desenvolupament del sistema capitalista d'ençà de la Revolució Industrial, les polítiques de transport urbà no han perseguit sempre els mateixos objectius ni s'han basat en els mateixos modes de transports. Una de les ciutats que més aviat va expressar la necessitat d'ordenar el desplaçament de les persones dins l'espai urbà fou París. Al llarg dels darrers cent cinquanta anys, París, i amb ella tota la seva regió, ha estat capdavantera no només en la incorporació de noves infraestructures de transport sinó també en l'anàlisi del paper que té el transport en la ciutat, així com en la definició de nous elements per avaluar aquesta relació dialèctica ciutat-transport.

És per aquesta raó que em sembla important revisar quina ha estat l'evolució de la xarxa de transport i les pautes de desplaçament dels habitants de París i la seva regió i, amb elles, evidenciar l'evolució de la pròpia ciutat per tal que (a una altra escala) pugui servir d'exemple. Aquesta reflexió entorn París s'ha desenvolupat seguint dos nivells d'anàlisi: en primer lloc, s'estableix la relació entre la forma de la ciutat i el mitjà de transport predominant en cada una de les diferents èpoques; en segon lloc, s'avaluen les diferents opcions polítiques que han configurat el tipus de xarxa de transport a la ciutat, en relació a la mateixa transformació funcional de l'espai urbà.

L'evolució dels mitjans de transport i de la forma urbana

Hi ha una relació quasi directa entre l'extensió màxima del perímetre de qualsevol ciutat i les tècniques emprades en la configuració del transport urbà. A partir d'aquesta relació és possible classificar el creixement i el canvi formal de l'espai urbà de París en tres períodes, cadascun dels quals s'identifica amb una política i amb un mitjà de transport diferent.

1. En un primer període (previ a 1789) la ciutat, com a nucli original a partir del qual es generarà tota l'evolució posterior, té un radi d'uns 4 km, corresponents a una hora de viatge anant a peu. Dins la ciutat no hi ha, doncs, zones privilegiades producte de nivells d'accessibilitat desiguals. Aquesta dimensió de la ciutat és comuna a la d'altres grans ciutats (Roma, Londres, etc.) abans de la Revolució Industrial, la qual incorporarà els mitjans tècnics per al desenvolupament d'altres mitjans de transport.

2. En un segon moment, la ciutat esdevé aglomeració. El nucli urbà originari es manté igual, encara que ha incrementat i seleccionat el volum d'activitats econòmiques. Simultàniament ha anat arribant nova població, la qual ha ocupat l'espai que envolta el nucli original per establir-hi la seva residència. Aquest segon període, que es caracteritza sobretot per generar una gran desigualtat entre el centre o nucli originari de la ciutat i la perifèria, es pot subdividir en dues etapes, segons el mitjà de transport predominant i el tipus de creixement urbà.

a. La primera etapa es caracteritza pel predomini del transport en comú com a mitjà únic per salvar la distància creixent que s'ha generat entre el lloc de treball (encara al centre) i el lloc de residència (sovint a la perifèria). És la gran època del transport col·lectiu (si bé encara no existeix el binomi transport públic-privat, perquè aquest segon no s'ha desenvolupat prou per esdevenir part integrant del desplaçament massiu dels ciutadans) i es van succeir les grans innovacions tecnològiques: el segle XVIII l'òmnibus, el segle XIX el tramvia i el tren; l'autobús i el metro el primer terç d'aquest segle. A partir del tramvia i del tren de rodalies, el creixement urbà s'ha generat, inicialment de forma discontinua, al voltant de les estacions, per després esdevenir en una forma lineal radial, tot relligant les zones urbanitzades al voltant de les successives estacions i seguint la radialitat de la mateixa xarxa ferroviària. Posteriorment la urbanització va cobrint les zones intersticials lliures. Aquesta nova forma d'urbanització va creant diferències entre el centre de la ciutat i aquests suburbis localitzats en els espais servits pels transports d'infraestructura fixa.

b. La segona etapa d'aquest segon període s'inicia quan es generalitzen els transports individuals, primer la bicicleta i després el cotxe, en el segon terç del segle XX i sobretot després de la II Guerra Mundial. L'impacte sobre la forma del creixement urbà és brutal perquè s'han restringit al mínim les limitacions que imposaven uns transports d'infraestructura fixa. A partir d'ara tot el territori pot ser urbanitzat i el creixement es formalitza definitivament en «taca d'oli» de baixa densitat. La taca d'oli pren la forma d'una urbanització no estructurada amb una feble densitat, relligada i condicionada per l'automòbil. La possibilitat d'un transport porta a porta afavoreix que s'urbanitzi tota parcel·la de terreny visible. Mentrestant els equipaments públics resten oblidats i el centre es fa impracticable degut a la congestió.

3. Si la diferència entre les dues últimes etapes, dins el període anterior, ve produïda per la utilització massiva del cotxe, la tercera etapa s'inicia per les disfuncionalitats que l'ús de l'automòbil han generat en l'espai urbà. L'aglomeració urbana ha esdevingut un espai fortament centralitzat, ja que les «funcions pròpiament urbanes» (a excepció de la residència) es localitzen al centre, i aquest està molt congestionat degut al transport individual. La disfuncionalitat arriba a afectar no només l'aparell productiu sinó també la qualitat urbana. Aquesta situació (que cada vegada s'agreuja més) fa que es comenci a reflexionar sobre el propi model de ciutat, sobre la distribució de les activitats econòmiques i dels equipaments, sobre les desigualtats que creen les disfuncionalitats existents, la falta de serveis públics, el transport, etc.

Aquesta reflexió que es generalitza cap a tots els agents que d'una manera o altra treballen en el fet de fer i pensar ciutat (des de les pròpies empreses de transport, RATP, SNCF, fins a la universitat) i va produint tota una teoria urbana pròpia, que gira al voltant de la noció xarxa. «El temps, l'espai i les relacions adaptatives que les xarxes organitzen entre elles esdevenen els trets característics d'una nova imatge de ciutat, de regió i de territori» (DUPUY, 1986). «L'urbanisme està compost/descompost per aquests sistemes de transferència, de trànsit i de transmissió, aquestes xarxes de transports i de transmigracions on l'immaterial configuració renova aquella de l'organització cadastral de l'edificació de monuments» (VIRILIO, 1984). Tot plegat condueix a formular una forma de ciutat diferent i a redescobrir o inventar el transport en comú, com a solució a la disfunció creixent de l'espai urbà.

Seguint la reflexió teòrica sobre el policentrisme i sobre la regió urbana (que comença a sorgir ja en els anys 20) apareix la idea de les «villes nouvelles» al voltant de la Regió de París, amb la finalitat que aquesta Regió esdevingui un territori urbà policèntric. Aquestes noves ciutats són pensades com inseparables d'un esforç important dins dels dominis de les infraestructures de transport. Aquest esforç implica tant l'organització del servei intern de desplaçament, com la qualitat de les seves relacions amb l'entorn regional i nacional (GUILMAULT, 1989).

Es redescobreix el transport en comú de principis de segle com a mitjà de desplaçament majoritari que pot servir a tota la regió de París, i s'intenta adaptar-lo a la nova forma urbana. Tanmateix aquesta adaptació no serà tan senzilla i caldrà no només redescobrir-lo sinó ajustar-lo a un territori fortament centralitzat. S'inicien els projectes del RER per tal de racionalitzar la xarxa de transports ja existents i fer el més fluid possible l'accés al centre, tot articulant el sistema ferroviari perifèric i la xarxa de metro.

La nova forma d'espai urbà té com objectiu salvar les disfuncionalitats que l'excessiva centralitat crea (costos creixents, sub-servis col·lectius en la perifèria, pressió excessiva en el centre, etc), però en cap cas pretén fer del territori urbà un espai d'activitat homogènia, si bé es proposen diverses formes d'organitzar la ciutat ja existent i planificar el nou creixement.

L'objectiu no és en cap moment destruir el centre sinó «refinar-lo» (GARNIER, 1974), i per tant és necessari també un accés ràpid. Tot això fa que la política de transports s'orienti cap als mitjans ràpids de transport amb infraestructura fixa: el RER i les autopistes de circumval·lació en són l'exemple màxim.

Els mitjans de transport i la transformació funcional de la ciutat

Al llarg de tota la història recent, la ciutat de París ha tingut un objectiu principal i comú a totes les èpoques: la voluntat de ser capital. Aquesta voluntat inicialment restringida al centre de París, dins el teixit urbà reclus dins la muralla de Thiers (enderrocada el 1919), s'ha anat desenvolupant a diferents escales: primer una escala estatal, després europea i finalment mundial. És dins aquest voler ser capital d'un territori cada vegada més ampli que s'han d'entendre les polítiques de transport en relació a la transformació funcional de l'espai urbà.

L'organització dels transports (tant des del punt de vista de disseny de les xarxes, com d'organització del servei) ha afavorit que el centre de París restés «aïllat» de les seves pròpies *banlieues*, però alhora ha pretès convertir-lo en l'espai més accessible, dins la regió, dins França, Europa i el món, tot i que aquestes característiques que el transport (no com element únic) ha conferit a l'espai tenen diferències segons el moment històric en què s'han produït.

L'inici d'aquest París-capital se situa en la reforma que Haussman dissenya per la ciutat, transformant un París encara medieval en una ciutat burgesa (CERVELLATI, 1984), on es possibilités a través de la reforma viària una millor mobilitat dins la ciutat. Però en aquest objectiu hi ha un punt contradictori: s'oblidà de sistematitzar el transport ferroviari, aleshores ja suficientment desenvolupat com perquè pogués influir de forma decisiva en aquesta pretensió «d'obrir la ciutat» a aquest «anar i venir» propi del nou sistema econòmic naixent. Les estacions ferroviàries, doncs, no s'integraren dins el nou traçat de la ciutat romanent com a portes d'entrada d'un espai exterior (HEGEMANN, 1975).

Posteriorment es detecta un altre fet que expressa de nou aquesta voluntat. A finals del segle XIX, quan la ciutat decideix incorporar un altre mitjà de transport per fer més fàcil la mobilitat dins l'espai urbà (el metro), es genera un altre cop la mateixa polèmica: per a qui ha de ser més fàcil moure's? ¿Per als habitants de París exclusivament o per a tots aquells que ho necessiten, tant si viuen a París com a l'exterior? La dicotomia és si el metro ha de ser un nou mitjà reclus dins la ciutat de París o ha d'integrar i estructurar l'espai urbà funcional que aleshores ja no es circumscriu als límits de la ciutat. Aquestes dues possibilitats es discuteixen durant 20 anys entre el poder local partidari d'un metro tancat dins la pròpia ciutat i l'estat central que vol un mitjà de transport que obri el centre de la ciutat a tots aquells habitants que quotidianament s'hi relacionen.

Finalment triomfen les tesis del municipi i amb ell la voluntat de continuar aïllant la ciutat de París de la resta del teixit urbà, per tal de conservar-ne la seva consciència de capital. Difondre aquesta consciència vers un espai urbà més ampli i «poc organitzat» significava d'alguna manera afeblir-lo. Aquests són dos exemples de com es concep l'organització del transport en funció de l'organització territorial que es vol perpetuar i com alhora el transport és una eina eficaç per fer-ho.

Més endavant, ja a meitats del segle XX aquesta voluntat de subratllar el pes de la ciutat s'expressa no tant per mitjà de fomentar-ne l'aïllament sinó de fomentar-ne l'accessibilitat des d'espais exteriors tant a nivell regional com estatal i fins i tot europeu. Així es projecta tota una xarxa d'infraestructures viàries fonamentalment radiocèntriques que (a través del mitjà de transport de l'època, el cotxe) asseguraria una bona accessibilitat cap el centre. Tanmateix aquest nou mitjà de transport genera problemes induïts pel seu propi creixement: com més infraestructura viària hi ha, més s'utilitza (bé per l'increment net del volum de cotxes, bé per la seva més gran utilització) i es produeixen més problemes de congestió sobretot a les zones urbanes i periurbanes.

El transport individual, al contrari del que es pensava, fa un mal servei al centre de la ciutat ja que a causa de la congestió que genera provoca que aquesta part de la ciutat esdevingui la més inaccessible. Cal, doncs, un altre tipus de transport per ordenar la mobilitat a l'interior de la Regió de l'*Île-de-France* que en sigui complementari, un transport

públic, de gran capacitat i rapidesa que traslladi de manera eficient la població cap al centre, i li retorni el privilegi de lloc més accessible. Alhora cal ordenar el creixement, ja que el col·lapse no només és a nivell de transport (encara que en sigui el signe més evident), sinó a nivell de tota la dinàmica de la ciutat. Part de les activitats se suburbanitzen per tal de deixar en el centre les activitats més prestigioses i seleccionades, relacionades amb el terciari. I dins aquesta dinàmica de descentralització-centralització la mobilitat juga un paper fonamental: la capital no pot seguir creixent sense una aposta clara a la possibilitat de la mobilitat generalitzada, la qual ha d'estar lluny dels col·lapses circulatoris.

En aquest punt la política de transports endegada pateix d'aquell sentit, expressat anteriorment, del «voler però no voler». Es pretén fer un espai policèntric, on cada punt dinàmic del territori tingui un servei de transport eficaç que el relligui amb tota la resta. Alhora cal preservar el centre com a lloc «únic» i no se li ha d'afeblir el nivell de centralitat, que tants anys ha costat aconseguir. En aquesta disjuntiva, per força contradictòria, es recau a augmentar el col·lapse en el centre.

La construcció de la xarxa de transports més eficient del món (tant en xarxa viària com en ferroviària), tant a nivell organitzatiu com tècnic, pionera en l'anàlisi de conceptes i de raonaments entorn de la mobilitat relacionada amb l'espai, i especialment amb el medi urbà, és un element que ha servit per construir un espai urbà funcional eficaç però poc equilibrat i molt competitiu, on no s'ha resolt el problema de la mobilitat i de la congestió. La resposta pot ser perquè la solució contradiu el mateix concepte de ciutat-capital i aquesta rau en el canvi d'organització espacial, on la mobilitat no estigui relacionada amb l'allargament de la distància, sinó en l'accessibilitat als equipaments i els serveis que ofereix l'espai urbà.

Los Angeles UCLA, gener 1991

Bibliografia

- BERGERON, Louis (1989): *Paris. Genèse d'un paysage*, París, Picard.
- CARMONA, Michel (1979): *Le Grand Paris: l'évolution de l'idée d'aménagement de la région parisienne*, París, 2 vol.
- CERVELLATI, Pier Luigi (1984): *La città post-industriale*, Bologna, Il Mulino.
- DUPUY, Gabriel (1985): *Systèmes, reseaux et territoires. Principes de réseautique territoriale*, París, Presses de l'École National Des Ponts et Chaussées.
- (1986): «Réseaux...», a *Metropolis*, (monogràfica reseaux) 73/74 pp. 4-5.
- EVENSON, Norma (1979): *Paris: A century of change 1878-1978*, London, Yale University Press.
- GARNIER, J.F. (1974): «Villes nouvelles ou banlieue organisées», a *Metropolis*, 4, pp. 51-55.
- GUILMAULT, Emmanuelle i BERNEY, Pierre (1989) «Les villes nouvelles et les réseaux de transports», a *Cahiers de l'IAURIF*, 87-88, pp. 91-99.
- HEGEMANN, Werner (1975): *Catalogo delle esposizioni internazionali di urbanistica. Berlino 1910, Dusseldorf 1911-12, Milano*, Il Saggiatore.
- MERLIN, Pierre (1973): «Portée et incertitudes des prévisions a long terme» a *Urbanisme*, (monogràfic transport i urbanisme) 134/135, pp. 56-60.
- (1982): *Les transports à Paris et en Île-de France*, París, La documentation Française.

- (1984): *La planification des transports urbains. Enjeux et méthodes*, Paris, Masson.
 - (1987): «L'espace de la région parisienne et les transports», a *Urbanisme*, 221, pp. 99-101.
- RONCAYOLO, Marcel (1989): «La croissance de la ville. Les schémas, les étapes», a BERGERON, Louis, Paris, *Genèse d'un paysage*, Paris, Picard.
- SAVITCH, H.V. (1988): *Post-industrial cities: Politics and planning in New York, Paris and London*, Princeton N.J., Princeton University Press.
- SUTCLIFFE, Anthony (1970): *The autumn of central Paris. The defeat of town planning 1850-1970*, London, Edward Arnold.
- VIRILIO, Paul (1984): *L'espace critique*, Paris, Christian Bourgois Editeur.