

L'aire de la ciutat

La fi de la llibertat en la generalització de l'urbà

Si com va dir Hegel l'aire de la ciutat ens fa lliures, en la mateixa amidada l'aire de la conurbació ens fa esclaus. Si el àgora, el fòrum o la plaça pública van fer possible la llibertat i la igualtat, la seua desaparició les aniquila. La conurbació que substitueix a la ciutat -i que alguns criden postciutat- té característiques ben diferents. La conurbació és exactament el contrari de la ciutat, l'oposat d'un lloc a la mesura de l'habitant: és una no-ciutat, un espai fet a la mesura de l'automòbil. Un amuntonament aleatori d'edificis escampant-se pel territori sense més ordre que el qual imposen els cinturons i eixos viaris. El que defineix la ciutat és l'espai públic, el terreny comú on es donen les condicions d'una vida pública, allí on els habitants, als quals cridem amb propietat ciutadans, poden expressar-se; allí on poden formular i defensar un projecte col·lectiu. Gràcies a aquesta dimensió política, la polis, és a dir, la ciutat, va anar el lloc privilegiat de la història, de la història com desplegament de la llibertat. En canvi, en la conurbació no existeix espai públic; se segueix cridant així a una zona neutral on són impossibles les relacions urbanes, el diàleg polític o la gestió ciutadana; un espai-espectacle que no crida a pràctiques comunitàries sinó a circs que consagren la passivitat. El que defineix a la conurbació és l'espai circulatori, l'asfalt, que abasta pràcticament tot l'espai no construït. Un espai on es pot anar d'un costat a un altre sense tocar-se, però on les trobades són impossibles; un lloc mort en el qual es desfan la llibertat i la història. Des que la ciutat no és ciutat, els ciutadans no són ciutadans. Els quals ara es diuen així són només votants, sense un sentit particular de pertinença, ja que la conurbació no pertany als quals l'habiten. L'urbanisme ha estat l'instrument d'aquesta desposseïció.

L'urbanisme sorgeix quan les destinacions de la ciutat cauen en poder de la burgesia. L'urbanisme no és més que la projecció de la ideologia burgesa en l'espai ciutadà, o el que és el mateix, l'eina mitjançant la qual es converteix la ciutat en un centre d'acumulació de capital. Els seus primers passos són quirúrgics: a costa dels horts conventuals desamortitzats, de les muralles i de les venerables carrerons, s'eixamplen places i s'obrin vies rectes de penetració que estableixen el primer esglaó en el predomini de la circulació sobre el lloc: circulació de tropes, de mercaderies, de carruatges..., de capital en suma. La mercaderia colonitza les relacions socials i introdueix un nou concepte del temps: el temps és or. Les masses ciutadanes es posen en moviment esperonades per la pressa que els imposa l'economia. La ciutat creix perquè ha d'absorbir els excedents depauperats de població camperola que flueixen a ella a la recerca de treball i perquè la nova classe dominant necessita un espai propi. La burgesia mitjançant reformes interiors, fabrica nous centres on concentrar l'activitat comercial i financera. El centre se segrega de la perifèria, on s'instal·len les activitats industrials, es traslladen els escorxadors, els cementiris, els manicomis i les presons. Per a viure la burgesia construeix nous barris, els eixamples, separats dels vells barris d'artesans i obrers. L'espai públic a l'aburgesar-se, desapareix; la burgesia és una classe que sobrevalora la seua intimitat. En els exclusius eixamples els edificis són alts, amb amplis habitatges, els carrers espaiosos, amb comerços i establiments de luxe. La idea burgesa d'edifici públic no és el palau, ni la modesta 'casa del poble'. L'immoble grandios representava la ideologia burgesa de progrés. Així es construïren gràcies a l'ús del ferro els nous consistoris, preferentment en un estil eclèctic, les centrals de Correus i Telèfons, els mercats municipals, les estacions del ferrocarril i totes les seues de bancs i grans empreses. La funció de la mola de rajola, ferro i ciment no és altra que la de plasmar en l'espai la nova jerarquia social que regeix en la ciutat, preocupada exclusivament pel moviment de mercaderies i diners. Amb el seu imponent presència l'immoble ha d'inhibir qualsevol pràctica quotidiana típica d'una societat igualitària, paralitzar la dinàmica social a la seua al voltant; en resum, ha de mantenir l'ordre.

En l'estat espanyol, a la fi dels anys cinquanta del segle passat, les grans ciutats van donar un salt qualitatiu en la urbanització. Els Plans de Desenvolupament i l'entrada de capital forà van ser per a l'època l'equivalent del que van ser enderrocament de les muralles i l'arribada del ferrocarril per al període anterior. L'activitat industrial va passar a ser preponderant i a concentrar-se al voltant de les ciutats, forçant un buidatge de població rural. En quinze anys la població de moltes ciutats va arribar a duplicar-se. L'onada migratòria tot just va poder ser albergada en blocs de pisos, polígons i grups d'habitatges, d'arquitectura pèssima, vertical i barata, situats segons el preu del sòl amb l'objectiu de contenir el major nombre possible d'habitants per metre quadrat. La poma com unitat edificatòria va anar definitivament abandonada i el bloc obert va passar a ser la unitat cel·lular del teixit urbà. Espacialment significava un grau major de privatització i d'anonimat. Encara que per primera vegada, o quasi, el creixement va estar planificat, els Plans Generals d'Ordenació no van servir més que per a emplenar amb total permissivitat els terrenys situats entre la ciutat històrica i una ronda viària dissenyada ex profés, plasman un esquema de creixement concèntric -com una taca d'oli- que mai serà modificat. La deterioració dels barris populars va provocar la fugida de les classes mitges a la perifèria, el que al seu

torn va obligar a llargs desplaçaments i va generalitzar l'ús de l'automòbil. La ciutat se'n ix dels seus límits gràcies al vehicle de motor. A l'expandir-se es multipliquen les distàncies i perd la forma, exigint cada vegada més mitjos de transport. El tràfic rodat apareix tímidament i presa possessió dels carrers. En pocs anys serà l'amo absolut de la ciutat industrial. Durant els anys seixanta les ciutats no solament es van estendre sinó que es suburbialitzaren. La motorització de la població, el magatzematge massiu de gent en els extraradis, la degradació dels centres històrics i la destrucció dels horts urbans van ser fenòmens simultanis. ALS problemes econòmics es van afegir els relatius a la misèria quotidiana, o, dit amb paraules prestades de la sociologia, a la 'dolenta qualitat de vida'.

Però mentre que qualsevol manifestació pública era reprimida, el cotxe propi, la televisió i una mínima capacitat de consum eixamplaven els límits del privat. El futbol va succeir als toros com primer espectacle de masses. La zonificació com principi exclusiu, la privatització equipada i la dictadura de la circulació van caracteritzar l'urbanisme desarrollista, donant com resultat una aglomeració d'individus amb escassos vincles entre si, indiferents al lloc, automobilistes esclaus de les lleis dictades per les 'infraestructures', bé foren circumval·lacions o autovies radials.

El desarrollisme no va ser no obstant això un tret específic de la dictadura franquista. Formulada per primera vegada pel president nord-americà Truman en 1949, va anar la doctrina oficial de totes les classes dirigents i de tots els quals parlaven en nom de les classes oprimides. Per això el canvi de règim va enllumenar una classe política separada però no va suposar un canvi d'orientació en el feixisme urbanitzador i molt menys una tornada de la vida pública. Després d'un curt miratge es va produir una professionalització accelerada de la política i el sindicalisme a l'una que una desactivació del moviment veïnal, processos que van substituir als mecanismes repressius anteriors de forma molt més eficaç. Espanya va seguir sent 'una, gran i urbanitzable'. Els nous PGOU eren vestits aparentment distints però fets a amb els mateixos patrons. Uns pocs sargits, més verticalitat, major zonificació, molta més motorització i de nou un desarrollisme sense altra justificació que la continuïtat del procés especulatiu, ja que la població va deixar de créixer durant quasi dues dècades. Sota la consigna 'la terra per al qual la requalifica', els especuladors van satisfer d'edificis els buits de les ciutats fins a un segon, tercer o quart cinturó, consumint el sòl d'ús industrial periclitat i el que quedava de sòl agrícola, per a soldar-se després amb les ciutats i pobles circumdants i constituir una gran àrea metropolitana. El fenomen ha estat cridat 'periurbanització'. Les antigues barrriades cèntriques es van despoblar i van anar parcialment reocupades per població marginal, accentuant-se la deterioració dels llocs. Els vells eixamples també van començar a perdre gent; bona part del relleu generacional va cercar casa en la primera o segona corona metropolitana, ja per desig de millor entorn, ja per preus més assequibles. Gràcies a la derrota del moviment obrer van poder pacificar-se els escassos llocs alliberats a la vida pública i van assolir dissoldre's les ànsies emancipadores en un oceà de consumisme i evasions lúdiques. El subdesenvolupament intel·lectual de l'habitant resultava tan accentuat per l'urbanisme que era molt fàcil d'adoctrinar per al consum i les hipoteques. El desarrollisme va exacerbar totes les tares de l'urbanisme burgès: la fragmentació de la ciutat, la destrucció del territori, la massificació, la immaduresa mental, el predomini de la mobilitat sobre els llocs, la urbanització sense límits... Els materials prefabricats van preparar als consumidors per a una la uniformitat absoluta a través d'uns quans milions de pisos, apartaments i cases idèntics. Una arquitectura anònima comporta una manera de vida impersonal, insensible a la bellesa tant com a la lletgesa, regit per una idea de confort privat que descansa en l'ascensor, les vidrieres, l'aire condicionat, les cambres de bany i sobretot en la bunquerització, a força d'alarmes, codis d'accés i portes blindades. El desarrollisme urbà, tant en la Dictadura com en la Democràcia postdictatorial, va transformar la ciutat en mer suport de la circulació autònoma i d'ací va vindre la resta. AL resultat final ja no se li podia cridar ciutat, ja que es tractava d'una extensió urbanitzada sense fronteres, sense forma i sense caràcter; un nòdul, o un 'hub', o un punt d'articulació del reticle de l'economia mundialitzada, semblant a qualsevol altre. Patrick Geddes primerencament va cridar a això 'conurbació'; uns altres li van cridar 'sistema urbà'. No era un fruit de la globalització; era la 'conditio sine qua non' del seu funcionament. La globalització descansa sobre una xarxa de territoris hiperurbanitzats per on es mouen en temps real la informació i els capitals; sobre un penjoll doncs de conurbacions.

La conurbació de l'era globalitzadora té tres trets que l'acompanyen: absència de límits ('generalització de l'urbà'), diversitat de centres ('multipolaritat') i desagregació social extrema (atomització). Són els traços requerits per una economia terciària que, al separar geogràficament el procés productiu dels llocs de consum, eleva la circulació al rang d'activitat preponderant. I amb la circulació tots els aspectes relacionats: l'emmagatzematge, la manipulació, la distribució i transport. Per a adaptar-se a una economia de serveis, la conurbació ha de d'una banda sobrepassar una determinada grandària crítica que la faça rendible com mercat; per l'altra, dissoldre el seu centre en una xarxa eficaç de pols especialitzats. La població necessària ve des de lluny, expulsada dels seus països per la liquidació de les formes de societat anteriors a la globalització. Finalment, la conurbació ha de connectar-se amb les

altres de totes les maneres i a tota velocitat. La permanència dins de la xarxa de fluxos capitalistes exigeix grans infraestructures, subministrament regular de gasolina, una major oferta de serveis a les empreses i un màrqueting espectacular a força d'esdeveniments mundials de tipus esportiu o cultural. La conurbació és un territori-empresa en perpètua exposició i promoció, l'entrada de la qual ha de ser còmoda i l'eixida, fàcil. L'activitat a la qual els seus habitants dediquen el major temps és circular, anar des del seu suburbi-dormitori al treball o al centre comercial. L'espai urbà és ara un espai sense conflictes, sense successos, on mai passa gens; un espai sense passat, i, per tant, sense història. Les torres de vint o trenta pisos són el paradigma de la solitud i de la pau urbana. Un lloc inhòspit, on ningú entaula relacions gratificants, ni estableix sòlids lligaments, ni pensa en quedar-se per a sempre. Un lloc perillós on l'atzar reparteix la dolenta sort, ja que pesar que els individus han sacrificat la seua llibertat, la seua independència i fins i tot la seua salut a la protecció que els brinda l'economia i a l'Estat, la sensació d'inseguretat és considerable. Un lloc apte per a personal gregari i gent infeliç i depredadora.

La memòria històrica ha estat esborrada gràcies a la destrucció o a la museificació dels llocs on alguna vegada va haver vida i van haver tensions. La seua significació ha estat extirpada d'arrel o desnaturalitzada pel relat entre asèptic i feliç dels panells per a visitants. Els recorreguts per ells s'ordenen al ritme del museu, confonent-se amb els itineraris turístics. La conurbació ha perdut tota senyal d'identitat, qualsevol significat cultural o històric, qualsevol especificitat: pot ser qualsevol part, un lloc provisional i estèril, un no-lloc. Els dirigents intenten oferir-li una identitat nova a través de l'arquitectura monumental 'de marca'. Aquesta arquitectura és independent del lloc on se situa; igual podia estar en qualsevol altre costat i per això resulta ideal per a la conurbació: reflecteix fidedignament la dissolució de la ciutat, el desarrelament regnant sobre el cadàver dels valors comunitaris. L'arquitecte 'artista' és indiferent a l'ambient, enemic de la trama, hostil a l'equilibri amb l'entorn. L'exabrupte tecnològic, l'eixida de to, en fi, la grolleria edificada, és justament el que cerca, la seua 'signatura'. La pareneria constructiva no ha d'arrelar per res, solament aterrar. Té per això un regust estrany, com vingut d'una realitat 'marciana'. No pot establir una relació mínima amb els habitants, doncs aquests, en certa manera, també són 'marcians'. Els monuments de l'era de la globalització desrealitzen els llocs, els acosten a la virtualitat. Mentre que imatges, són senyals d'una realitat a part, on tots han de comportar-se com espectadors. Són com els macroesdeveniments: enormes operacions de publicitat que de passada fan taula rasa amb la història. La seua presència en aqueix caos neutralitzat materialitza la concepció del món que tenen els responsables del totalitarisme urbà, i afirma amb contundència el model criminal de societat que aquests ha triat en nom de tots.

Si la política d'infraestructures té un punt feble, aqueix no és el subministrament d'aigua potable, la producció ingent de residus o la generalització de conductes anormals; fa molt temps que la conurbació va deixar arrere les condicions humanes de vida. El taló d'Aquil·les és el petroli. L'avanç dels suburbis depèn de la proliferació d'automòbils i de la disponibilitat il·limitada de carburant. Així doncs, el final de l'ultradesarrollisme urbanitzador -del capitalisme- no vindrà de la mà d'un canvi climàtic o d'una epidèmia mortífera sense igual, sinó d'una senzilla crisi energètica. Els combustibles fòssils van fer possibles les indústries, els transports, i, per tant, les conurbacions. Estan tan íntimament lligats a l'economia global que quan comencen a escassejar aquesta no sobreviurà. El creixement en un context de recessió de la producció petrolífera condueix al col·lapse social. Ara per ara cap energia, ni tan sols la nuclear, pot prendre el relleu. Tot el sistema econòmic deixarà de ser rendible. Les conurbacions, sense automòbils, no seran viables. Milions de segones residències quedaran buides o seran ocupades per fugitius de les metròpolis. I això és el que succeirà dins d'unes dècades, poques. De nou tornaran condicions objectives que espanten als individus proletaritzats a mirar el món fredament i actuar en conseqüència. No es tracta doncs d'asseure's i esperar que passe per la porta el cadàver del capitalisme. Convé anar sabent per on cal llençar. La lluita per alliberar l'espai urbà serà la nova lluita de classes. Un programa radical ha d'oposar-se al desarrollisme i reclamar una tornada a la ciutat, és a dir, a l'àgora, a l'assemblea. Ha de proposar-se fixar límits a l'espai urbà, retornar-li la forma, reduir la grandària, frenar la mobilitat. Reunir els fragments, reconstruir els llocs, restablir relacions solidàries i llaços fraternals, recrear la vida pública. Desmotoritzar-se, viure sense presses. Oblidar-se del mercat, relocalitzar la producció, mantenir un equilibri amb el camp, demolir les tres quartes parts del construït, desformigonar el territori. L'economia ha de tornar a ser un simple assumpte domèstic. Eixir de l'anonimat. L'individu ha de desenvolupar-se fins a trobar el seu punt en la col·lectivitat i tirar arrels. La ciutat ha de generar una atmosfera que al respirar-la faça lliures als seus habitants.

Miquel Amorós