



# La ciutat del futur o el futur de la ciutat

**Juli Esteban**  
Arquitecte i urbanista

*L'article exposa els grans eixos conceptuals que han de guiar el futur de la ciutat i argumenta que el fil conductor ha de ser la sostenibilitat.*

### **Permanència i canvis a la ciutat**

.....

Voldria abordar aquestes reflexions sobre ciutat i futur des de la perspectiva de l'urbanisme, en tant que disciplina que té per objecte el projecte i la gestió de l'espai físic de la ciutat. Tanmateix, i encara que les dues línies, projecte i gestió, han d'anar sempre molt ben lligades, penso que, atès que es tracta de reflexions de futur, l'accent cal posar-lo en el projecte, o dit de manera més específica, en el planejament de la ciutat. Com és fàcil d'entendre, les consideracions sobre el futur estan necessàriament presents en els estudis de la realitat i en les propostes per millorar-la que es fan en el planejament de les ciutats.

Evidentment, els canvis, incerts, són la substància del futur; i com va dir algun il·lustre personatge, a l'univers no hi ha cap amagatall on puguem sostreure'ns del canvi. Tanmateix, també convé destacar que l'espai físic de la ciutat està dotat d'una resiliència notable. La parcel·lació urbana del sòl, mitjançant la creació d'una xarxa de carrers, i d'espais públics en general, que la fan possible, és la base d'una configuració física de la ciutat de durabilitat comprovada. Si a més, com és normal, aquestes parcel·les tenen majoritàriament el destí de ser edificades amb materials, la durabilitat dels quals és una exigència, la conseqüència és que "la

fàbrica urbana", o cos físic de la ciutat, és quelcom que en bona mesura roman al llarg de molt temps. És cert que aquest cos físic, en tant que espai vital d'un cos social canviant, va sent objecte d'adaptacions i remodelacions al llarg del temps, tanmateix, la identitat formal de la ciutat, perceptible, clara i globalment en el plànol, roman substancialment més enllà de les contínues reformes i adaptacions.

Podem dir, doncs, que la ciutat del futur serà en bona part la que hem anat construint al llarg dels segles i la que estem construint avui, ja es tracti de noves àrees urbanes o de reformes de les existents. Per tant, d'entrada estaria força clar que la idea de ciutat del futur, com quelcom a imaginar o a preveure, té diferències molt significatives respecte a altres imaginacions de futur referents a altres objectes com podrien ser l'automòbil, l'autocaravana o la tenda de campanya, per referir-nos només a altres modalitats d'espais habitables. És evident que aquests tenen la possibilitat de ser replantejats de nou en cada procés de disseny, i de desaparèixer reciclant les seves parts, al final de la vida útil.

Per tant, és prou clar que a la ciutat calen una actitud i un enfocament específics, per causa de dues característiques fonamentals: la permanència en un lloc –el caràcter im-

mobiliari— i la seva durabilitat. És a dir, hi ha una diferència substancial en el projecte d'edificis o de ciutats o de parts de la ciutat, en relació amb el projecte d'altres objectes, ja siguin vaixelles o vaixells. La permanència en un lloc, les relacions de proximitat relativament estables amb els altres elements físics de l'entorn i la necessitat d'adaptació a successives circumstàncies d'utilització són les bases per a la reflexió funcional i cultural que requereixen els projectes d'edificació i el planejament de la ciutat. Això em sembla força clar i fins tot obvi, però quan de tant en tant es llegeixen coses com, per exemple, l'informe de la Comisión Nacional de la Competencia (juliol 2013) encaminat a "perfeccionar" el mercat del sòl per a usos urbanístics des de lògiques simplement quantitatives, suposant que el sòl es pot fabricar i que la qüestió de la localització és irrellevant, penso que convé insistir en la peculiar naturalesa de l'àmbit immobiliari, tant pel que fa al projecte com pel que fa al mercat, o viceversa.

Projectar els edificis pensant que, en la vida llarga que tindran, pot haver-hi episodis molt diferents, és sense dubte una actitud recomanable, llevat que es tractés de construccions que per alguna causa excepcional es concebessin com a provisionals, temporals o de durada limitada. En els edificis que es construeixen per durar, que són la majoria, els successius episodis de la seva vida poden motivar la conveniència de reformar-los i destinar-los a altres usos més adequats a les noves circumstàncies. Les ciutats catalanes ens ofereixen molts casos reeixits de nous usos per a vells edificis. Segurament, en molts d'aquests casos, la reutilització per a altres usos no va estar en la ment del projectista, i l'adaptació s'ha realitzat en atenció al valor de la seva arquitectura o de la seva imatge com a fita urbana. Bé, en tot cas això no contradiu la tesi que fóra bo tenir present a l'hora del projecte, que un edifici que ha de durar passarà per diferents utilitzacions dels seus espais i que, en conseqüència, l'adaptabilitat de les seves geometries és un factor important per a la seva permanència com a espai funcional i com a aportació a l'arquitectura de la ciutat.

Si passem aquesta reflexió a l'escala de l'espai de la ciutat, podem dir que tenir present que aquest haurà de seguir sent útil i gestionable en escenaris de futur desconeguts passa a ser una exigència principal del procés de projecte. Per això, els projectes urbanístics de futur, com el planejament d'una ciutat, o de parts complexes d'aquesta, incorporen tota mena de previsions, projeccions, prediccions, escenaris... per tal de definir una certa hipòtesi de quin serà el context social i econòmic que ens depararà un futur no massa llunyà. Hipòtesi de context que permet als projectistes l'elaboració de propostes de canvi, millora, correcció... de la realitat física de la ciutat per tal d'adequar-la a les suposades noves condicions i necessitats de la futura col·lectivitat urbana.

S'ha de dir que l'intent de construir escenaris pel que fa a la població, l'economia, les necessitats socials, els avenços tecnològics, etc., és correcte i lloable sempre que no perdem de vista allò que deia el físic Niels Böhr: "les prediccions són molt difícils, sobretot si són sobre el futur". Cal afegir que la ciutat que resulti del projecte transcendirà probablement la data de la hipòtesi de

referència i haurà de continuar funcionant. És a dir, podem tractar de definir escenaris de referència que ens il·lustrin algunes perspectives de futur per al projecte de la ciutat que hem d'elaborar en un moment determinat, però en cap cas es pot fer el projecte a mida d'aquests escenaris. Caldran marges d'adaptació per a una realitat que probablement diferirà dels supòsits que hàgim estat capaços d'imaginar-nos. En tot cas, cal entendre que l'escenari no ha de ser mai un objectiu de planejament; l'objectiu és que la ciutat que projectem sigui capaç de respondre bé als requeriments de la societat en els escenaris reals que se succeeixin en el temps. Per això, és important que les formes de ciutat que es projectin tinguin sentit per si mateixes tant com sigui possible, és a dir, que tinguin la capacitat d'impregnar de racionalitat les activitats i els diversos processos socials que s'hi vagin succeint.

Amb el benentès que aquí a Catalunya no té gaire sentit la construcció de noves ciutats, com es fa a la Xina per exemple, el projecte de l'espai físic de la ciutat es refereix sempre a una ciutat existent, i es compon de propostes relatives a les tres



## Niels Böhr: "les prediccions són molt difícils, sobretot si són sobre el futur"



realitats implicades en el procés urbà: el que ja és ciutat construïda, l'extensió de la ciutat i el que es preveu que romanguí com a entorn rural de la ciutat. Es tractarà, per tant, de tres tipus de propostes molt diferents, la naturalesa, l'abast i la certitud de les quals estan en bona part condicionats per les característiques –dimensió, entorn, localització...– de la ciutat de què es tracti.

En el projecte de l'extensió de la ciutat és on hi ha major responsabilitat respecte al futur. En primer lloc, pel que fa a la decisió de donar un pas pràcticament irreversible sobre la naturalesa futura de l'àrea implicada en l'extensió. Si l'àrea d'extensió que es proposa s'urbanitza –s'hi obren carrers i es parcel·la en solars–, es pot dir que formarà part ja sempre més –per a bé o per a mal– de l'espai físic de la ciutat. En segon lloc, cal destacar que a l'extensió urbana és on el projecte urbanístic té menys constrènyiments per definir una trama urbana, la qual probablement romandrà molts anys i posarà a prova la seva idoneïtat en successius episodis de la ciutat. Hi ha dos components bàsics en la definició d'aquesta trama: el compromís amb el lloc i la racionalitat del model. Un bon compromís amb el lloc comporta donar una resposta adequada a tres aspectes importants d'aquest: la morfologia del terreny, les condicions de continuïtat amb la ciutat ja existent i les condicions de contigüïtat amb l'espai que romandrà rural. La racionalitat del model té a veure amb la lògica geomètrica de la xarxa de carrers, amb les pautes de parcel·lació i amb els tipus d'edificis previstos o possibles.

Actualment, se sol manifestar sovint el desig que les ciutats ja no creixin més, i que ens hauríem d'arreglar utilitzant de manera més eficient l'espai urbà de les ciutats existents. És un desideràtum ambiental molt comprensible, en vista de la quantitat de sòl que hem malmès amb extensions innecessàries o mal concebudes, i també en la vista del sòl classificat com a urbanitzable que hi ha a molts municipis que no haurien de créixer gaire. Sense negar que avui segurament ens ha de preocupar més com reprojectem el que ja és urbà, que no pas

la seva extensió, penso que encara moltes ciutats tindran, i serà bo que tinguin en algun moment, processos d'extensió. Per bé que aquestes extensions no assoliran gairebé mai en termes relatius l'abast quantitatiu que van tenir els projectes d'eixample del segle XIX, i primer quart del XX, la responsabilitat esmentada d'elaborar bons projectes adquirirà en aquests casos tota la transcendència que li correspon; amb més motiu, perquè avui sabem ja quina ha estat la sort de moltes trames d'extensió de les ciutats i podem evitar caure en errors anteriors.

Pel que fa a les trames projectades que han constituït les extensions de moltes ciutats al llarg dels darrers dos-cents anys, voldria destacar dues coses: la primera és que bona part d'aquestes trames demostren una funcionalitat notable en la ciutat actual, malgrat que els usos i els moviments que es donen avui a la ciutat difereixen força dels que es donaven, i fins i tot es prevenien, en el moment que foren projectades. La segona és que, al meu parer, les trames d'extensió més actuals, per bé que, lògicament, tenen més ben resoltos alguns aspectes importants, com l'aparcament o la ventilació i il·luminació dels habitatges, no han assolit la qualitat urbana que tenen algunes trames més antigues. Potser aquesta apreciació està en part condicionada pel fet que en algunes d'aquestes trames més antigues apreciem qualitats derivades del grau de centralitat que han assolit a la ciutat. Segurament és així, però penso que això no treu que tinguin algunes qualitats derivades de la seva forma que els han permès aprofitar les possibilitats que la ciutat els ha anat posant a l'abast. Penso que podem assenyalar algunes d'aquestes qualitats que donen a la trama adaptabilitat i potencialitat enfront dels canvis inevitables:

- Regularitat geomètrica
- Densitat
- Obertura tipològica
- Desagregació parcel·lària

Per altra banda, cal no oblidar que són molt importants també els aspectes del projecte d'extensió relatius al que hem denominat

“compromís amb el lloc”, això és, els encaminats a establir una relació adequada entre la nova trama i la geografia física del lloc, i entre la nova trama i les trames de la ciutat existent. Cal destacar que quan es tracti d'extensions necessàriament terminals de petita proporció i/o d'espais de geografia complexa, el compromís amb el lloc serà segurament més determinant per a la formalització de la trama que els objectius d'adaptabilitat i potencialitat esmentats, la qual cosa no eximeix que, en tot cas, la nova trama que es projecti s'ha de concebre com una estructura que haurà de provar la seva idoneïtat en diferents escenaris del futur.

### L'exemple de l'eixample Cerdà

Certament, l'eixample de Barcelona que va projectar Ildefons Cerdà, en una data ja tan llunyana com el 1859, és un exemple real i tangible de trama que després d'haver estat un desideràtum de la ciutat del XIX, és actualment la trama principal de la Barcelona metropolitana d'avui i podem dir, sense gaire por d'equivocar-nos, que jugarà sens dubte un paper rellevant en la ciutat metropolitana del futur. De fet, a l'espai municipal de Barcelona, la ciutat del futur està ja construïda. Certament, el pas del temps comportarà remodelar algunes trames però a l'Eixample, serà la mateixa trama Cerdà la que serà capaç d'anar-se regenerant aprofitant les oportunitats que cada fase de la història de la ciutat proporcionarà. Ildefons Cerdà va projectar amb un èxit quasi total la ciutat del futur. No ha estat exactament el futur que ell s'imaginava, però la trama que va projectar ha demostrat una vitalitat que ha anat més enllà de la visió –inevitablement limitada– del projectista, la qual cosa cal entendre, en tot cas, com un mèrit innegable del projecte.

El lloc del projecte de Cerdà era una plana magnífica, extensa i amb un pendent suau cap al mar, que amb les referències dimensionals de l'època permetia imaginar una ciutat per a un futur pràcticament il·limitat. Cerdà estableix un compromís, de molta volada, amb el lloc mitjançant les grans vies

estructurals: la Gran Via, la Diagonal, la Meridiana i el Paral·lel. I concep una trama de gran adaptabilitat i potencialitat.

Sobre l'esquema estructural esmentat, proposa la seva trama característica i coneguda per tots. En la materialització d'aquesta, una primera adaptació radical va ser el canvi notable de model d'edificació que hi va haver respecte del projecte de 1859. Cerdà proposava un model d'edificació oberta mitjançant diverses disposicions de blocs lineals –la majoria– i d'altres en forma de *ela* i de *u*. Aquests blocs eren certament més “gruixuts” que els d'un segle després, però ocupaven només part del contorn de les illes. Com és prou conegut, d'aquell model inicial es va passar a una ocupació total de les illes amb una edificació en alçària que completava tota la corona exterior que delimiten les alineacions dels carrers, tal com la coneixem avui. Tot això sense variar la trama de carrers del projecte, la qual va demostrar la seva funcionalitat en un context molt més dens que el proposat originàriament. Aquest fet va ser valorat molt negativament durant molts anys per la historiografia urbanística. La crítica bàsica venia a dir, més o menys, que la gasiveria dels propietaris, de l'Ajuntament i dels barcelonins en general havia malmès un gran projecte que ens hagués portat a una ciutat de somni plena de zones verdes. Com a crítica complementària s'hi afegia que un projecte per a una ciutat inspirat en la higiene i l'igualitarisme s'havia convertit en un instrument especulatiu d'alta capacitat. No podem negar que quelcom de tot això va haver-hi. Aquestes crítiques ens expressen clarament que ja llavors els objectius econòmics de les classes dominants passaven per damunt dels objectius ambientals i socials, que estaven en la base ideològica del projecte de Cerdà. Tanmateix, malgrat aquestes crítiques, avui hem de reconèixer que la transgressió brutal de la proposta d'edificació inicial de Cerdà va aportar algunes coses que el projecte d'eixample no tenia. Ens referim a la densitat i la complexitat que el nou model d'edificació adoptat va fer possibles. Ambdues són fonamentals per al paper que jugaria en el futur aques-

ta àrea urbana en el conjunt de la ciutat, i per a la seva pervivència com a àrea central potent d'una extensa Barcelona metropolitana. Sense que això justifiqui nombrosos abusos haguts al llarg de la història, és cert que l'augment de la quantitat d'edificacions permet una quantitat més gran d'habitatges i activitats per superfície de sòl. Així, l'Eixample va assolir la massa crítica i la proximitat necessàries per arribar a ser i mantenir-se al llarg dels anys com l'àrea més potent i dinàmica de la ciutat. Certament, això també hagués estat possible amb algunes zones verdes més de les que hi ha i, per descomptat, sense els àtics i sobreàtics. Indubtablement, hi ha crítiques a fer, i a mantenir sobre el procés de construcció de l'Eixample, però en tot cas, una densitat alta era una condició indefugible per a la funció urbana que havia de correspondre al seu “compromís amb el lloc”.

La forma de l'edificació adoptada aporta l'altra qualitat exigible a una trama central eficient: la complexitat. Les profunditats edificables de les illes i la possibilitat d'ocupar la planta baixa del pati d'illa, juntament amb l'alçària reguladora, que és actualment de B+5, configuren uns volums capaços d'acollir un ventall ampli d'activitats urbanes per bé que en principi aquestes profunditats no siguin les òptimes per a plantes d'habitatges de 100 m<sup>2</sup> o menys, que són els tipus de més demanda actualment. En tot cas, hi ha molts habitatges a l'Eixample, tot i que si pensem només en els requeriments d'aquest ús, segurament aportava millors condicions el projecte inicial de Cerdà. Tanmateix, la ciutat, i en especial la trama central, no pot ser només un gran barri d'habitatges; i pel que fa a la intenció d'aquest article, cal destacar que la mescla d'usos i la complexitat, a més de facilitar l'eficiència de la trama, són factors de sostenibilitat i de pervivència de la ciutat en el futur.

Amb relació al procés d'ocupació de l'espai de l'eixample Cerdà, cal assenyalar que a més de l'adaptabilitat del volum d'edificació com a contenidor de diferents usos al llarg del temps, va haver-hi també flexibilitat en l'ocupació de les àrees menys centrals



**L'Eixample va assolir  
la massa crítica i la  
proximitat necessàries  
per arribar a ser i  
mantenir-se al llarg  
dels anys com l'àrea  
més potent i dinàmica  
de la ciutat.**



per edificis destinats a activitats industrials i magatzems majoristes mitjançant qualificacions urbanístiques que ho permetien, entre les quals podríem recordar la de “Tolerància de vivienda e industria”, per la seva denominació tan peculiar. En el moment en què aquestes àrees anaven augmentant la centralitat, per causa del creixement de la ciutat i de la plena obertura i urbanització dels carrers de la trama, s’anaven produint substitucions dels edificis i usos que no es corresponien amb el valor de centralitat del sòl on es localitzaven. Destaquem que la potent trama de carrers és el component que aporta l’ordre urbanístic general en el qual poden integrar-se aquests processos de renovació parcel·la a parcel·la. Podríem dir que quan aquest tipus de renovació és possible i viable en termes reals, la pervivència d’una trama com a teixit viu de la ciutat està força garantida. La trama superracional de carrers de Cerdà i un model de parcel·lació/edificació en peces adequades a la capacitat dels operadors urbanístics han estat la clau de la renovació relativament espontània i contínua de l’Eixample. Renovació que està en la base del seu valor creixent com a actiu de futur de la ciutat –avui amb dimensió metropolitana– de Barcelona.

A banda d’aquesta capacitat de l’Eixample d’anar-se adaptant a les circumstàncies canviants i d’anar aprofitant les oportunitats, hi ha un cas d’especial interès com a exemple de la capacitat de la trama Cerdà per donar resposta a nous reptes de la ciutat mitjançant una renovació ja no tan espontània. Una renovació que constitueix un nou projecte de futur que es construeix amb criteris de conjunt per a una àrea força extensa sobre la mateixa trama Cerdà: es tracta de l’àrea del projecte 22@ al Poblenou. En aquest cas, una àmplia extensió de la trama es trobava en una clara expectativa de canvi. Expectativa creada, per una banda, pel buidat de bona part dels usos que l’havien colonitzada, en especial activitats relacionades amb el transport i la distribució de mercaderies, els quals havien optat per localitzacions actualment més funcionals en àrees especialitzades de l’entorn metropo-

lità. Per altra banda, l’expectativa resultava també dels canvis haguts a l’entorn, entre els quals cal destacar: la construcció de la ronda del Litoral, l’obertura al mar d’aquesta part de l’Eixample projectat i l’obertura de tota la Diagonal. Amb aquests canvis es podia dir que l’àrea del Poblenou s’integrava plenament a l’espai de la ciutat, i quedava per aquest motiu dotada d’una potencialitat notable de canvi mitjançant la incorporació de nous edificis d’habitatge i activitats econòmiques compatibles, similarmet a com s’havien anat materialitzant les altres parts de l’Eixample. Només calia dotar-lo d’una ordenança d’edificació adequada i la renovació de la ciutat s’hagués anat fent sense necessitat de gaire intervenció; en tot cas, sense perjudici de les contraprestacions públiques –zones verdes, habitatges de protecció oficial, etc.– que hagués estat procedent exigir als propietaris i operadors en contraprestació per la plusvàlua que el desenvolupament de la ciutat havia aportat a la zona. Destaquem que dins de la mateixa àrea hi havia ja exemples, reals o en projecte, de noves maneres d’edificar en l’àmbit de l’Eixample projectat per Cerdà, mantenint-ne la referència de la trama viària. La Vila Olímpica, les tres illes entre els carrers de Ramon Llull i Ramon Turró on s’ubicà una empresa de ferros, les illes del sector del Front Marítim o les del sector Diagonal - Poblenou mostraven ja noves modalitats d’edificació interessants per a usos d’habitatge, oficines i hotels. Edificacions que atenen a la normativa del Pla general metropolità donaven lloc a unes illes menys denses que les de l’Eixample central, la qual cosa facilitava uns tipus d’habitatge més d’acord amb la demanda i també la provisió de noves zones verdes dins de l’illa. Assenyalem que la disposició de l’edificació d’acord amb les alineacions de l’illa s’ha anat demostrant, també en les noves ordenacions, com la més eficaç tant per als programes d’habitatge com per a l’alliberament d’espais a l’illa. Tanmateix, cal constatar que la menor densitat sens dubte limita la vitalitat, mescla i complexitat d’aquest teixit en comparació amb l’Eixample central. La densitat adequada per a la ciutat d’avui i de demà és un debat clau que no podem



**La trama superracional  
de carrers de Cerdà  
i un model de  
parcel·lació/edificació  
en peces adequades  
a la capacitat dels  
operadors urbanístics  
han estat la clau de la  
renovació relativament  
espontània i contínua  
de l’Eixample.**





**Podríem dir que  
són els interessos  
socioeconòmics els que  
han estat en el mateix  
origen de la ciutat i  
són el motor de les  
seves dinàmiques.**



pretendre tancar aquí; tanmateix, el que voldria subratllar és que, amb la perspectiva que donava l'amplitud de la resta de l'àrea del Poblenou, es va optar per donar a la trama d'aquell "eixample expectant" una opció de reconstrucció segons noves fórmules de mixtura d'usos i d'ordenació de l'edificació a les illes. Això està generant un eixample molt diferent del que coneixem, sobre una mateixa trama viària. Aquest eixample va requerir un projecte de conjunt que, a més d'aspectes relatius a les infraestructures, els equipaments, els requeriments d'habitatge de protecció oficial, etc., regulés els usos admissibles i les possibilitats i la quantitat d'edificació. Hi hauria observacions a fer sobre alguns aspectes concrets del projecte, però el que es tracta aquí de destacar és la vigència d'una trama concebuda fa més de 150 anys per ser la base de nous projectes de ciutat sense trencament de la seva continuïtat espacial i social, ans al contrari.

Cerdà fou certament un visionari i es va imaginar una ciutat del futur plena de ferrocarrils, amb molta superfície de jardins, parcs fluvials i un nou centre de la ciutat a la plaça de les Glòries, és evident que moltes coses no les va endevinar, però la trama que va projectar segueix sent, sense cap dubte, una extraordinària eina de futur per a la ciutat de Barcelona.

**No hi ha gaire futur sense sostenibilitat**

Pensar que la ciutat, que anem construint avui, serà viscuda i utilitzada per altres persones, col·lectius i societats i que, segons com fem les coses, aquesta ciutat podrà ser més fàcilment gestionada per a l'assoliment d'un índex satisfactori de felicitat col·lectiva amb garanties de durabilitat, només té sentit en el marc del que denominem desenvolupament sostenible.

Com és prou conegut, el desenvolupament sostenible resulta de la consideració de tres vectors: el social, l'econòmic i l'ambiental, i de la satisfacció dels requeriments que cadascun planteja com a condicions per a la

durabilitat. Tanmateix, penso que aquests vectors no componen una tríada simètrica sinó que operen de manera força diferent.

De fet, els aspectes econòmics (creació de riquesa) i els socials (distribució de riquesa) tenen en l'economia de mercat –que està implícita en tot sistema de llibertats individuals– uns interessos no concurrents, que motiven un estat permanent de confrontació entre totes dues lògiques, del qual resulta, com sabem, una seqüència de crisis i de situacions d'equilibri aparent. Deduiria d'aquest fet tan obvi que la proclamació de la sostenibilitat com un objectiu recolzat en tres potes, que hom suposa iguals a la manera d'un tamboret, és una imatge que té força com a metàfora però no és gaire fidel a la realitat. Voldria destacar que les relacions dialèctiques entre les potes social i econòmica són molt més intenses i "funcionals" que les d'aquestes amb la pota ambiental. Per altra banda, el vector ambiental té peculiaritats respecte dels altres dos: cal considerar-lo com a absolutament determinant si parlem de futur a mitjà i llarg termini mentre que a la pràctica es considera "prescindible" en les decisions del dia a dia. De fet, penso que es podria dir que la sostenibilitat depèn de dos vectors que tenen motivacions i lògiques temporals força diferents: el socioeconòmic i l'ambiental, sens perjudici que dins del primer siguin identificables requeriments de tipus social i de tipus econòmic.

Podríem dir que són els interessos socioeconòmics els que han estat en el mateix origen de la ciutat i són el motor de les seves dinàmiques. En totes les seves fases, la ciutat va donant respostes espacials als interessos socioeconòmics dels habitants i dels agents actuant implicats. I aquestes respostes es donen en dos àmbits: a) en el projecte i la construcció de l'espai de la ciutat, i b) en el govern o gestió d'aquest espai.

Tant en un àmbit com en l'altre, qui estableix les pautes de l'actuació són els poders públics, i en la mesura que aquests responguin democràticament a les necessitats i anhels de la població, i ho facin amb responsa-

bilitat socioeconòmica i ambiental, la ciutat caminarà cap al futur en la direcció que li correspon. Tanmateix, convé analitzar una mica més a fons la transcendència de les decisions de projecte/construcció de la ciutat pel que fa al component socioeconòmic de la sostenibilitat.

És força evident que les decisions de projecte i construcció de la ciutat solen tenir una transcendència temporal notable, cosa que les fa participants molt probables del futur d'aquesta. En els apartats anteriors d'aquest article s'ha tractat de les condicions que haurien de tenir les trames que es projecten per a una adaptació més fàcil a les circumstàncies del futur. Aquestes noves circumstàncies resulten principalment dels avenços tecnològics i de les dinàmiques socioeconòmiques. Com s'ha assenyalat abans, un compromís adequat amb el lloc i una racionalitat genèrica en el disseny de la trama poden afavorir una relació fructífera i creativa entre un espai urbà relativament rígid, per causa de la seva corporeïtat, i unes circumstàncies sempre canviant per causa de l'avanç tecnològic i l'evolució de les dinàmiques socioeconòmiques.

Pel que fa a les relacions entre la trama i les dinàmiques socioeconòmiques, cal no oblidar que trames urbanes concebudes des de lògiques socioeconòmiques d'una època determinada –com traçats barrocs per a la representació de l'aristocràcia, trames residencials al gust d'una nova burgesia que assolía el poder, nous models com a imatge d'un proposat estat totalitari, barris d'habitatge obrer, trames de la "ciutat funcional", etc.– han viscut després en moltes ciutats situacions polítiques i socioeconòmiques totalment diferents. Situacions en les quals bona part d'aquestes trames, d'acord amb la seva capacitat d'adaptació, han jugat nous rols, i han continuat, o no, sent parts significatives i teixits actius de la ciutat. Sense perjudici dels criteris que s'han proposat a l'apartat I, cal reconèixer que l'adaptabilitat de l'espai urbà a noves situacions socioeconòmiques i polítiques té força marge. Mitjançant canvis en el tractament dels espais públics i en l'ús dels edificis, les trames

sòlides provinents de situacions anteriors segueixen sent útils i acumulant sediment històric. Fa ja molts anys que l'urbanisme ha renunciat a les pretensions de substituir les trames del passat per nous models de suposat contingut social, i a la vegada possibles objectes de negoci, com alguns mestres de la primera meitat del segle xx, en particular Le Corbusier, van defensar amb convicció. Tanmateix, penso que seria abusiu deduir de tot això que les trames urbanes són irrelevantes a l'efecte d'una pretesa sostenibilitat socioeconòmica pel fet que es poden adaptar a totes les situacions.

Per tal d'aproximar-nos a algun criteri de sostenibilitat socioeconòmica per al projecte de noves trames de ciutat, o per a la intervenció en les ja existents, penso que hauríem de concretar una mica més en què consisteix aquesta sostenibilitat. Perquè, de fet, podríem dir que l'antiga lluita de classes –o la lluita entre els interessos dels ciutadans i els del capital, anònim i no tan anònim–, és per si mateixa perfectament sostenible com s'ha pogut comprovar al llarg del temps. Aquesta partida d'interessos es juga a escala global i aquest fet, lamentablement, afecta de manera clara la capacitat d'acció, en un lloc determinat, dels interessos socials enfront d'un capital cada cop més mòbil i inaprehensible. Per tant, d'entrada ja s'entendria que malgrat que a les ciutats, en especial a les denominades *global cities*, es localitzen tots els centres de poder econòmic, i així mateix, les ciutats fan possibles les opcions de resistència social, l'espai físic de la ciutat té avui un paper força limitat en relació amb aquesta oposició d'interessos. Ni el mètode per a uns, ni el problema per als altres són avui les barricades. Aquestes tenien un profund sentit urbà, fins al punt que la seva prevenció havia estat a vegades un requeriment dels nous traçats urbans, com en el conegut cas del París de Haussmann.

En tot cas, per a una sostenibilitat socioeconòmica en el marc de la ciutat penso que requereix que es donin en un grau suficient una sèrie de condicions que propiciïn l'evolució en el temps d'uns estàndards suficients de benestar dels seus ciutadans, i

així mateix, facilitin la continuïtat d'una proporció d'activitats econòmiques suficients per tal de crear la riquesa que fa possibles els esmentats estàndards de benestar. Com es pot suposar, l'existència d'aquestes activitats a la ciutat comporta que els seus promotors trobin interessant, en termes comparatius, ubicar-se a la ciutat, cosa que ens torna a recordar la presència inexorable de la globalització.

Des del punt de vista de la forma física de la ciutat, podríem assenyalar que la sostenibilitat socioeconòmica depèn de les condicions següents:

- Connectivitat espacial, absència de barreres, forma no procliu a la segregació d'espais (formació d'enclavaments o guetos).
- Quantitat suficient d'espai públic cívic i verd, i per a equipaments d'interès social, en localitzacions que en facilitin l'ús a la població.
- Tipologies d'edificació adequades per als diversos usos urbans (habitatge, comerç i altres activitats econòmiques) i que facilitin la connexió de les àrees urbanes.
- Tipologies d'edificació residencial que facilitin la gestió de les comunitats d'habitatges.
- Espais, reserves o exigències per a la provisió d'una proporció adequada d'habitatges per a les llars que no poden accedir al mercat lliure, en algunes localitzacions i amb una distribució en el conjunt de la ciutat que facilitin la integració social d'aquestes llars.
- Edificabilitats suficients per propiciar uns ambients urbans vius socialment i propicis per a les relacions d'ordre econòmic, però que permetin un estàndard de qualitat satisfactori als espais públics, als habitatges i als espais de treball.
- Edificabilitats suficients perquè el cost de gestió i de manteniment de la ciutat sigui assumible per càpita (o per habitatge, o per m<sup>2</sup> de sostre d'activitat).
- Diferenciació de trames i regulacions que siguin necessàries per evitar els conflictes entre usos no compatibles.





- Integració, protecció i reutilització dels elements i els teixits patrimonials en els termes adjacents per a cada cas.

Serien, com veiem, nou condicions o criteris sobre aspectes prou coneguts i debats, l'observança dels quals, en la mesura i la modulació adequades, penso que propicia una ciutat sostenible en termes socioeconòmics. Tanmateix, convé afegir algunes consideracions sobre aquesta qüestió:

- El planejament urbanístic de la ciutat mitjançant les determinacions que li són pròpies estableix el marc per a la satisfacció de totes les condicions esmentades. Per tant, el planejament urbanístic de cada ciutat és el document bàsic pel que fa als objectius de sostenibilitat socioeconòmica d'aquesta, els quals tenen d'entrada, en cada cas, les limitacions que es deriven de les característiques de la ciutat existent.
- La ciutat planejada, ja es tracti de les noves trames d'extensió o de les transformacions de la ciutat construïda, pren forma efectiva mitjançant processos successius de projecte de concreció progressiva. Processos que estan condicionats per un pla general urbanístic que ha d'haver tingut en compte els criteris de sostenibilitat socioeconòmica. Tanmateix, aquests criteris haurien de ser directament considerats, en el grau de concreció que pertoqui, en els projectes de desenvolupament.
- Cal tenir present que el procés de projecció i construcció de la ciutat pot propiciar, afavorir, facilitar... una ciutat socioeconòmicament sostenible, però no pot, com és prou evident, garantir-la. Això dependrà també de la gestió de la ciutat que el Govern municipal desenvolupi, però tampoc aquí hi ha cap garantia. En un territori amb les ciutats i els pobles altament interrelacionats, i en un món on els processos econòmics i socials tenen dimensions globals, la sostenibilitat socioeconòmica de la ciutat resta sempre condicionada a fets externs. En tot cas, això no és, evidentment, cap excusa per què el

planejament urbanístic no faci la feina que li pertoca en aquesta matèria, la qual es concretaria, de manera sintètica, en l'observança dels nou criteris assenyalats.

La majoria de disposicions legals sobre urbanisme i planejament que hi ha hagut al llarg del temps han tingut presents una bona part dels criteris assenyalats. Per tant, els diversos textos legals han tingut l'objectiu implícit de la sostenibilitat socioeconòmica de la ciutat a través de buscar una certa justícia distributiva en l'ús de l'espai. També, més endavant, s'afegí l'exigència d'un cert retorn dels beneficis de l'extensió urbana a la col·lectivitat. Per tant, es podria dir que la recerca de la sostenibilitat socioeconòmica de la ciutat és un objectiu que ha estat en l'origen mateix de l'urbanisme com a disciplina teòrica i com a lògica d'actuació. El futur de la ciutat depèn, a més d'altres coses, del manteniment inexcusable d'aquest principi fundacional.

No hem de perdre de vista, tanmateix, que la globalització, esmentada repetidament, potencia un factor que és sens dubte dinamitzador de l'activitat econòmica, que d'entrada pot suposar augments de llocs de treball valorables socialment, però que crea innegables perturbacions en l'observança dels principis espacials de sostenibilitat socioeconòmica. Ens estem referint a la competitivitat aplicada a les ciutats i als territoris igual que s'aplicava inicialment a les empreses de finalitat econòmica. Avui, les ciutats, les regions, els estats... són ens que es postulen en el mercat global com a àmbits per atraure inversions, activitats econòmiques, turisme, i fins i tot, residents rics. Pel que fa a l'àmbit de la ciutat, al que ens estem referint fins aquí, és clar que ser un espai competitiu pot ser un factor a favor de la sostenibilitat socioeconòmica en aquest àmbit i, al marge d'alguns efectes perversos que es poden produir, cal considerar-la positivament. Tanmateix cal no perdre de vista dues coses, que tractarem a continuació: la sostenibilitat ambiental i l'àmbit idoni per a l'avaluació de la sostenibilitat.

## La sostenibilitat ambiental i el territori

En qualsevol consideració sobre el futur de la ciutat i del territori que vagi una mica més enllà de l'esperança de vida dels que ja som grans, el vector ambiental és el que, des de la perspectiva del planejament de l'espai, requereix una major atenció. I això per diverses raons:

- Els components econòmic i social estan sustentats pels interessos immediats de les persones i les empreses. Així mateix, els comportaments no sostenibles en aquestes matèries –sobre els quals pot haver-hi fins i tot un ampli consens social i econòmic com en el procés fins a una crisi encara ben present– s'acaben corregint en terminis relativament curts, per bé que pagant, sovint dolorosament, i uns més que d'altres.
- Les accions dels col·lectius amb interessos oposats en determinats moments, i l'acció política que ha d'escoltar la veu dels ciutadans, poden propiciar reequilibris i acords que mantinguin o recuperin la sostenibilitat socioeconòmica.
- Les decisions en matèria econòmica i social, per bé que afecten les oportunitats de persones, i fins i tot de generacions, no són irreversibles en el grau que ho són els resultats de moltes decisions i actituds en matèria ambiental.
- La competència entre ciutats, que en alguns casos pot ser un factor de millora socioeconòmica, pot tenir efectes molt negatius en la sostenibilitat del conjunt territorial quan aquesta competència es generalitza entre municipis d'una mateixa àrea, i especialment quan s'utilitzen, com a factors d'atracció, la laxitud en el consum de sòl i les rebaixes en taxes i impostos.
- La percepció dels efectes de la insostenibilitat ambiental és diferida en el temps. Això fa que, malgrat les veus profètiques que reclamen responsabilitat, sovint la política, que està subjecta a cicles electorals cada quatre anys, es veu impel·lida a oblidar temporalment

requeriments de sostenibilitat ambiental per tal de facilitar la satisfacció i l'equilibri dels components social i econòmic. Convé tenir molt present que sovint els interessos d'ordre econòmic i social, en general amb una visió a curt termini, es contraposen directament a les precaucions d'ordre ambiental. I que, sovint, aquestes només són defensades per col·lectius conscienciats però minoritaris. L'episodi Eurovegas n'és un exemple gens llunyà.

Tanmateix, la insostenibilitat ambiental afectarà a tothom i les situacions a què s'arribi en moltes de les seves variables, en especial les associades al canvi climàtic, seran irreversibles de manera definitiva.

La pregunta immediata seria: què pot fer la ciutat a favor de la seva supervivència? Però la pregunta pertinent aquí és: com poden contribuir les ciutats a la sostenibilitat ambiental general, a través del projecte i la gestió del seu espai?

Convé tenir clar que les nostres ciutats no són, en si mateixes, ambientalment sostenibles. Llevat que es tractés d'un poble molt petit, tampoc el municipi, on tindrem en compte la resta del terme municipal, que en alguns casos pot ser gran i estar ben conservat com a espai rural i natural, no serà segurament sostenible. Tanmateix, l'objectiu no és que cada ciutat, poble o municipi sigui sostenible, sinó que l'objectiu és que el territori en el seu conjunt ho sigui. És més, està clar que podríem considerar un gran èxit el fet d'assolir l'objectiu que el conjunt de la terra arribés a ser-ho perquè la suma de les petjades ecològiques de totes les ciutats i territoris no excedís la seva superfície total. En tot cas, és un deure ètic de primer ordre que les ciutats corregeixin tant com sigui possible la seva aportació a la insostenibilitat planetària. La necessitat de polítiques i normatives rigoroses en aquesta matèria que provinguin d'àmbits de govern territorials, estatals i supraestatals és evident. En tot cas, podem tractar d'assajar aquí en quina direcció hauríem d'anar per tal que la configuració i la gestió de les nos-

tres ciutats, i el nostre territori, tendissin a disminuir la seva insostenibilitat ambiental.

Catalunya té un patrimoni urbanístic molt ric; té una estructura molt completa de ciutats, viles i pobles que articulen un territori geogràficament i paisatgísticament molt divers. La colonització urbana del territori ja està feta, i està ben feta, si ens atenim a les localitzacions dels nuclis i les àrees urbanes amb sediment històric. Evidentment no podem valorar de la mateixa manera el lamentable escampall d'urbanitzacions i polígons industrials que en els darrers cinquanta anys s'han sumat al model de distribució d'assentaments històrics, aquells que, grans o petits, tenen com a mínim un campanar com a mostra de l'antic arrelament en el lloc. Malgrat l'emascarament resultant de l'esmentat fenomen de dispersió en els darrers seixanta anys, la Catalunya urbana es pot considerar encara constituïda per un conjunt de ciutats regió que integren diversos nuclis i àrees urbanes a l'entorn de polaritats de rang superior. Així mateix, la interrelació de les diverses ciutats regió irradia els valors urbans en tot el territori de Catalunya i fa tangibles idees com la de Catalunya ciutat, que va aportar el Noucentisme, culte i regenerador, i que és encara un desideràtum vigent. La constatació d'aquesta realitat tan estimable ens porta a una consideració prèvia, abans de passar a assajar alguns requeriments de la sostenibilitat ambiental de les ciutats en el futur:

– A Catalunya no calen, ni hi caben, més ciutats. Ni mentalment ni espacialment hi ha lloc per a suposades ciutats sostenibles del futur com la denominada Masdar City que, amb projecte de Norman Foster, s'està construint a Abu Dhabi. Tanmateix, penso que no s'han de desqualificar projectes com aquest, o com d'altres amb pretensions similars a la Xina, Corea del Sud o altres països. Són experiències que poden aportar alguns resultats aplicables al problema de la sostenibilitat de la ciutat, per bé que, atesa la consciència ambiental perceptible en alguns dels països que les patrocinen, més val



**Catalunya té un  
patrimoni urbanístic  
molt ric; té una  
estructura molt  
completa de ciutats,  
viles i pobles que  
articulen un territori  
geogràficament i  
paisatgísticament  
molt divers.**





**No hi ha assentament  
menys ecològic i  
que atempti més a  
la sostenibilitat del  
territori que un de  
compost per casetes  
“autosuficients”,  
llevat que es tractés  
de sobreviure d’un  
naufragi en una  
illa deserta.**



no confiar-hi gaire. Certament, no és probable que Catalunya se senti temptada per aquesta via; ni la dinàmica econòmica ni la demogràfica tindran la potència suficient per fer versemblants plantejaments d'aquest tipus, ni tenen cap sentit en un territori tan colonitzat com el català. Els experiments a casa nostra no aniran més enllà d'algun barri pretensament ecològic –Figueres en té un de projectat– o de propostes d'habitatge autosuficient i, per tant, suposadament ecològic. Confiem que aquest darrer invent no vagi mes enllà de l'anècdota que han estat fins avui alguns assaigs o projectes sense gaire base real. Penso que no hi ha assentament menys ecològic i que atempti més a la sostenibilitat del territori que un de compost per casetes “autosuficients”, llevat que es tractés de sobreviure d'un naufragi en una illa deserta. És a dir, en un lloc on l'ocupació de sòl i les distàncies no tinguin la valoració, ambientalment clau, que tenen a casa nostra.

Cal tenir clar quins són els principals factors de insostenibilitat ambiental que podem tractar de corregir, o com a mínim no agreujar, des del planejament de les ciutats i del territori. Penso que els principals són els següents: 1) minimitzar el consum de sòl per a la urbanització; 2) minimitzar el consum d'energies no renovables; 3) reduir l'emissió de gasos d'efecte d'hivernacle (en els punts 2 i 3, bàsicament per la via de moderar les necessitats de desplaçament, i de facilitar la creació de serveis de transport públic eficients); 4) protegir la biodiversitat i 5) facilitar la producció d'aliments (en els punts 4 i 5, per la via de preservar els espais adequats a aquests objectius). Certament aquests cinc temes no exhaureixen la problemàtica de la insostenibilitat del planeta, però són els temes en els quals la configuració de les ciutats i la urbanització del territori influeixen de manera directa i notable.

Penso que és molt clar que només un enfocament territorial permet abordar els objectius de sostenibilitat enumerats. Cal transcendir l'extensió de l'espai urbanitzat

de la ciutat, desitjablement compacte, i també l'àmbit del municipi –quasi sempre insuficient i sovint irrellevant geogràficament– per tal d'abordar i donar compliment, amb les eines del planejament i de gestió, als requeriments de sostenibilitat ambiental del territori en el seu conjunt. Només en l'amplitud del territori podrem delimitar àmbits que permetin definir propostes i mesures significatives en les línies apuntades. Això ho va entendre, ja fa molt temps, quan encara no s'usava el qualificatiu “sostenible”, el Parlament de Catalunya, que va aprovar l'any 1983 la Llei de política territorial, per la qual va proveir instruments per abordar el futur de l'espai de Catalunya i de les seves ciutats des d'una visió territorial. Aquest ha estat el marc legal sota el qual es van elaborar fa uns pocs anys, ja amb objectius explícits de desenvolupament sostenible, els set plans territorials que cobreixen actualment tot el territori de Catalunya. Aquests plans, malgrat que no han pogut corregir de soca-rel decisions equivocades del passat, contribueixen sens dubte a millorar la sostenibilitat dels desenvolupaments futurs. Sostenibilitat que té molt a veure amb la configuració i l'estructura del sistema de ciutats que hi ha en el territori i també, i especialment, amb els espais no urbanitzats d'aquest. Els plans territorials estableixen condicions amb un grau divers de vinculació en funció del seu abast normatiu i la seva capacitat de concreció, les quals, en tot cas, responen als criteris següents:

- Contenció/estalvi de sòl. Es tracta que l'evolució de les ciutats no comporti la urbanització de més sòl, encara rural, que el necessari. Cal aprofitar millor les àrees ja urbanes reutilitzant-les i rehabilitant-les. (Òbviament amb exclusió d'aquelles àrees urbanes que per la seva localització s'haurien de congelar o desurbanitzar, si fos possible.) Amb aquest criteri es vol preservar el sòl amb bones condicions topogràfiques i de localització per a les activitats rurals, i com a opció estratègica de futur.
- Compacitat/no-dispersió. La compacitat de l'àrea urbana i la minimització dels elements i les trames separades

als casos estrictament necessaris, o justificats històricament, faciliten la mobilitat sostenible a l'interior de l'àrea urbana, minimitzen la intrusió urbana als espais rurals, agraris i d'interès natural, i disminueixen l'afectació del paisatge. També, amb relació a la sostenibilitat socioeconòmica, la compacitat evita les oportunitats de segregació social.

- Polarització/estructura. Orientar les necessitats d'extensió urbana, degudes a la demanda de més espai per a habitatges i per a activitats econòmiques, a les ciutats i viles principals de cada àrea territorial, té avantatges ambientals clars: facilita una major eficiència, freqüència i competitivitat dels transports col·lectius interurbans, afavoreix la barreja urbana i propicia una disminució consegüent de la mobilitat obligada entre municipis. També, amb relació a la sostenibilitat socioeconòmica, la polarització urbana propicia que determinades viles assoleixin una dimensió suficient per a l'aparició d'equipaments de nivell superior, dels quals també gaudiran els pobles de la rodalia.
- Preservació de l'espai rural. Facilitada també pels criteris d'estalvi de sòl i de compacitat, la preservació de l'espai agrari és estratègica per mantenir una certa capacitat d'autoabastament alimentari en un futur molt incert, i també per als avantatges ambientals que comporta el consum de productes de proximitat. Cal assenyalar, també, que la preservació d'algunes peces de sòl avui destinades a conreus, les quals tenen un gran potencial d'oportunitats de futur, a causa de la seva localització i configuració, aporta bases de sostenibilitat en tots els aspectes.
- Xarxa d'espais oberts. La visió que l'enfocament territorial facilita permet definir una xarxa contínua d'espais oberts estructurada a partir de la morfologia, la hidrografia i els ecosistemes naturals que és bàsica per al manteniment de la biodiversitat territorial i per a la qualitat del paisatge. Aquesta xarxa que incorpora també els espais agraris, constitueix amb el sistema de ciutats, viles i

pobles, i amb els eixos de comunicació, el model que ha de ser la referència bàsica de l'evolució del territori.

## Conclusions

Aquestes reflexions, fetes una mica des del sentiment, ens han portat de la ciutat al territori a través dels requeriments de sostenibilitat.

En la primera part, i entesa la ciutat com un espai durable dotat de forma –o millor dit, de formes– s'han tractat de deduir alguns principis per al planejament de les extensions i reformes de la ciutat, amb l'objectiu de facilitar-ne l'adaptabilitat i capacitat potencial en els nous i incerts contextos que el futur depararà. És clar que l'experiència de 150 anys del projecte d'Ildefons Cerdà ha estat, com s'ha vist, una referència pròxima i sòlida per a aquestes primeres reflexions.

A continuació, i després d'assenyalar l'asimetria del tres components de la sostenibilitat, s'ha vist com la sostenibilitat socioeconòmica esdevé la base ideològica de l'urbanisme que en podríem dir clàssic; l'urbanisme que ha estat regulat per la major part de la legislació urbanística que hem tingut des de 1956. Lleis que, amb bon criteri, han mantingut la idea que malgrat que la construcció de la ciutat era, i podia ser, un negoci, s'havia d'assegurar un benestar espacial suficient als ciutadans. De fet, els requeriments d'una sostenibilitat socioeconòmica, que s'han expressat en nou criteris, no serien més que una síntesi actualitzada d'uns principis per al planejament de les ciutats, que tenen validesa general en la nostra cultura urbanística.

La sostenibilitat ambiental se'ns presenta com la més crítica, la menys atesa, la més preocupant en vista de com van les coses en el món. Els requeriments de sostenibilitat ambiental, per tal que les ciutats en el seu conjunt corregeixin la seva deriva insostenible, ens porta a considerar el territori com l'àmbit on s'han de plantejar i executar les polítiques espacials que pro-

picin un desenvolupament necessàriament sostenible. Polítiques per al territori en el seu conjunt, i directrius per al desenvolupament urbanístic de les ciutats que l'integren. Anàlogament a com s'ha fet en les dues temàtiques tractades anteriorment, s'han assenyalat cinc criteris ambientals que han orientat l'elaboració dels plans territorials vigents. Aquests plans, malgrat les limitacions derivades de ser els primers que arriben i d'haver d'obrir-se el camí, tracten d'avançar decididament en la direcció apuntada.

Sense perdre de vista la contribució inexcusable de les nostres ciutats a la necessària sostenibilitat ambiental del planeta, penso que es pot afirmar amb rotunditat que és en el territori on ens juguem el futur. El futur de les ciutats, el futur del mateix territori i el futur de Catalunya com a país. ●

