

## FAN FUM

Palma, 9 de maig de 2018

Si vostè demana 'per a què serveix un arquitecte?' en general ningú sabrà molt bé què respondre. A més del clàssic 'els arquitectes no serveixen per res', alguns diran 'per arreglar els papers per obtenir un permís', o 'per calcular l'estructura', o 'fer informes'. Efectivament, un arquitecte pot fer totes aquestes feines i moltes altres, però és com reduir un metge a un expenedor de receptes. La principal tasca d'un arquitecte és ordenar idees relacionades amb el viure bé. És a dir, establir prioritats i jerarquies. I aquesta és una feina molt complexa perquè no és matemàtica. Depèn de valors culturals, socials, filosòfics: qui som, què volem, cap on anam.

Òbviament hi ha exemples millors i pitjors, com a tots els oficis; passa amb els cuiners, electricistes, metges, missers... Els mals exemples no desmereixen els bons. I quan els edificis superen certa mida, els arquitectes esdevenen directors d'orquestra, i passen a coordinar els equips d'enginyers, estructuristes, aparelladors, consultors ambientals, etc. No poden fer feina tot sols.

Això mateix passa amb l'urbanisme. El regueró de desastres urbans provocats durant el segle XX, com els polígons d'habitatges, ens han ensenyat que la tasca de l'arquitecte ja no és dissenyar la ciutat des de la taula de dibuix, sinó coordinar els equips de treball pluridisciplinats: sociòlegs, ecòlegs, geògrafs, economistes, advocats, enginyers de camins, enginyers industrials, etc.

I per tant, el disseny de la ciutat consisteix a ordenar tot aquest coneixement en funció de les prioritats dels plans estratègics que mundialment han acordat què és una ciutat amable i saludable pels seus habitants. Per exemple, l'Estratègia Energètica 20/20/20 de la Comunitat Europea, l'agenda 2030 de l'ONU pel desenvolupament sostenible, o la Conferència de les Nacions Unides sobre el canvi climàtic COP21 de París. Algunes són de caràcter obligatori, i altres són compromisos, però en general ens dediquem a incomplir tots els límits que ens establim i després hem de pagar unes multes altíssimes, com els 800 milions d'euros que pagarem l'any 2012 per no adequar-nos als límits de CO<sub>2</sub> del Protocol de Kyoto. Per evitar això, totes promouen el mateix: menys cotxes, més bicicletes, més energies renovables, més rehabilitació i menys obra nova...

Per tot això sorprèn quan a data de 2018 encara veim exemples d'urbanisme del segle passat, com el projecte de 6 rodones elevades 6m per sobre del terreny per accedir al FAN a Palma. El projecte que està en exposició pública i fase d'al·legacions fins al proper 15 de maig, s'ha redactat clarament per un equip d'enginyers de carreteres altament qualificats per resoldre tots els problemes de seguretat vial, durabilitat, fluïdesa del trànsit, etc. però no té en compte la millora de la vida per aquells que no van en cotxe, en un segle on la reducció

dels cotxes serà obligatòria. On són els ambientòlegs, biòlegs, antropòlegs, arquitectes i paisatgistes que haurien d'haver participat en aquest projecte, col·laborant i enriquint la feina dels enginyers de camins, canals i ports? Algú dirà: 'per fer rodones no necessitam tanta gent'. Efectivament, aquesta era la idea del segle XX. Però avui en dia sabem que existeixen opcions millors, el que es coneix per 'infraestructura verda', i que amb una inversió semblant proporcionaria beneficis afegits a la circulació motoritzada: disminuiria la barrera que suposa l'autopista, infranquejable sense cotxe, i connectaria a peu i en bicicleta Es Coll d'en Rabassa amb el Parc agrari de Sant Jordi, o per reconnectar els ecosistemes naturals a ambdós costats de l'autopista. Així, a més de resoldre el col·lapse circulatori que ha provocat un privat, la ciutadania se'n veuria beneficiada. Que s'ha de fer alguna actuació és obvi. La pregunta és com.

Un cas distint és el de l'ampliació de la carretera de Campos. Aquí la qüestió és el què. No entenem perquè després d'una actuació excel·lent a principi de legislatura, on es va reduir dràsticament la mortalitat amb dues senyals de trànsit i un poc de pintura, fa cap falta una obra d'aquest tipus, que tindrà com efecte secundari col·lapsar de cotxes totes les platges del Llevant. Com es compatibilitza amb la declaració de Parc Natural del Trenc? A més, qui viatgi un poc per Suècia, Dinamarca o Holanda descobrirà que 80km/h és una velocitat habitual a molts trams de carreteres i autopistes.

Aquesta situació de manca d'equips pluridisciplinars és generalitzada a les institucions públiques. També la veim a l'Autoritat Portuària plantejant un aparcament davant la Llotja de Palma, quan la mateixa Autoritat Portuària, ciutadania i hotelers s'han posat d'acord en un front marítim pacificat i amb regulació del trànsit.

Per tant, si els projectes es redacten des de l'administració, aquesta s'haurà de modernitzar i adaptar per complir els objectius de la legislació vigent. I la manera més fàcil és incorporar a les plantilles tots els professionals que donin resposta a la complexitat territorial. Perquè tots tenen coses a dir.

O podem seguir pagant les multes per incompliment de directives europees amb els nostres impostos. Ja estem acostumats. Segons la Secretaria General de la Comissió Europea, Espanya és l'estat membre que rep més sancions per incompliment de normativa comunitària, amb molta diferència sobre el segon. De 2012 a 2017 en va rebre 53.900, un 70% del volum total.