

Cinc consideracions sobre la ciutat imperfecta. El cas de València

Resum: El present manuscrit versa sobre el «futur imperfecte» com a reacció contra el moviment modern, que va creure en les utopies. La crítica del moviment modern arquitectònic i urbanístic va ser, a partir d'un determinat moment, necessària i justa, però no ha aconseguit articular-se d'una manera coherent. Ha posat en circulació conceptes amb un fonament precari, alhora que tergiversa alguns dels tradicionals, presentant-ne una imatge devaluada. Entre els primers, hi ha la idea del «verd urbà» i de la «naturalització» o «renaturalització» de la ciutat. Entre els segons, la idea que es té d'alguns espais urbans tradicionals com la «plaça». Uns i altres entren en contradicció amb la noció de ciutat en general i amb l'evolució de la ciutat moderna en particular. La pràctica del «disseny», entès com a imposició d'un repertori de recursos escenogràfics —en definitiva, heretats del moviment modern—, sembla ser el refugi d'aquestes incomprensions i contradiccions. Totes aquestes idees s'il·lustren amb exemples que prenen fonamentalment la ciutat de València com a cas d'estudi.

Paraules clau: Naturalitzar la ciutat; territori; verd urbà; desplaçament ocupacional; trànsit rodat; disseny; plaça

Five considerations about the imperfect city. The case of Valencia

Abstract: This manuscript deals with the “imperfect future” as a reaction against Modernism which believed in utopias. The criticism of the modernist architectural and urban movement was, from a certain point on, necessary and fair, but it did not manage to articulate itself in a coherent way. It put into circulation concepts with a precarious foundation, while at the same time distorting some of the traditional ones, presenting a devalued image of them. Among the first ones, there is the idea of “urban green” and the “naturalization” or “renaturalization” of the city. Among the second ones, the idea that is held of some traditional urban spaces such as the “square”. Both

come into contradiction with the notion of the city in general and with the evolution of the modern city in particular. The practice of “design”, understood as the imposition of a repertoire of scenographic resources —ultimately, inherited from Modernism—, seems to be the shelter for these misunderstandings and contradictions. All these ideas are illustrated with examples that fundamentally take the city of Valencia as a case study.

Keywords: Naturalize the city; territory; urban green; occupational displacement; road traffic; design; square

Cinco consideraciones sobre la ciudad imperfecta. El caso de Valencia

Resumen: El presente manuscrito versa sobre el "futuro imperfecto" como reacción contra el movimiento moderno, que creyó en las utopías. La crítica del movimiento moderno arquitectónico y urbanístico fue, a partir de un determinado momento, necesaria y justa, pero no ha logrado articularse de forma coherente. Ha puesto en circulación conceptos con un fundamento precario, a la vez que tergiversa algunos de los tradicionales, presentando una imagen devaluada. Entre los primeros está la idea del «verde urbano» y de la «naturalización» o «renaturalización» de la ciudad. Entre los segundos, la idea que se tiene de algunos espacios urbanos tradicionales como

la plaza. Unos y otros entran en contradicción con la noción de ciudad en general y con la evolución de la ciudad moderna en particular. La práctica del «diseño», entendido como imposición de un repertorio de recursos escenográficos —en definitiva, heredados del movimiento moderno—, parece ser el refugio de estas incomprensiones y contradicciones. Todas estas ideas se ilustran con ejemplos que toman fundamentalmente a la ciudad de Valencia como caso de estudio.

Palabras clave: Naturalizar la ciudad; territorio; verde urbano; desplazamiento ocupacional; tráfico rodado; diseño; plaza

Cinq considérations sur la ville imparfaite. Le cas de Valence

Résumé : Nous parlons aujourd'hui de « futur imparfait » en tant que réaction contre le mouvement moderne, qui a cru aux utopies. La critique du mouvement moderne architectural et urbanistique a été, à partir d'un moment déterminé, nécessaire et juste, mais n'a pas réussi à s'articuler d'une manière cohérente. Elle a mis en circulation des concepts ayant un fondement précaire, à la fois qu'elle déforme certains des traditionnels, tout en présentant une image dévalorisée. Parmi les premiers il y a l'idée du « vert urbain » et de la « naturalisation » ou « renaturalisation » de la ville. Parmi les seconds, l'idée qu'on a de certains espaces urbains traditionnels comme la « place ».

Les uns et les autres entrent en contradiction avec la notion de ville en général et avec l'évolution de la ville moderne en particulier. La pratique de la « conception graphique », entendu comme imposition d'un répertoire de ressources scénographiques —en bref, hérités du mouvement moderne—, semble être le refuge de ces incompréhensions et contradictions. Toutes ces idées sont illustrées fondamentalement avec des exemples prenant la ville de Valence comme un cas d'étude.

Mots-clés : Naturaliser la ville ; territoire ; vert urbain ; déplacement occupationnel ; circulation routière ; conception graphique ; place

Introducció

Un futur imperfecte? Ara cal parlar-ne, com a reacció contra el moviment modern, que el va imaginar perfecte. El segle XX va creure que l'arquitectura podia canviar la vida. En el fons, avui encara compartim aquesta idea. Si no, quin sentit tindria parlar d'imperfecció? Per això, moltes de les crítiques contra el moviment modern són inconseqüents. Denuncien la seua ambició programàtica, però no renuncien a una planificació exhaustiva, en què cal incloure la noció de «disseny» com a definició minuciosa —racional o arbitrària— de la ciutat i els seus edificis. Ben al contrari, hi insisteixen. Més enllà de la imatge de ciutat que proposava el moviment modern, l'essencial és aquesta convicció en el poder transformador de la planificació, arquitectònica o urbanística. Aquesta idea mai no s'ha abandonat. Més aviat s'ha intensificat a partir de la segona meitat del segle XX, tot i que pot comprovar-se una vegada i una altra que la planificació és incapaç de seguir el ritme de l'evolució de les forces productives, davant de les quals ens sentim impotents. És això el que cal posar en qüestió. No la idea de planificar sinó la de planificar-ho tot. Caldria reorientar l'esforç planificador en unes direccions essencials i perdurables.

El futur no pot ser ni perfecte ni imperfecte. Només el passat es conjuga amb aquests dos modes. Es veu retrospectivament imperfecte quan es pensa en el que podia haver-se fet i no es va fer, quan es veu inacabat. Es veu perfecte en tant que irremediament acabat i sense rectificació possible. Pensar en el futur és pensar en què pot fer-se avui, en què fer. Com que no es pot tenir cap idea integral sobre la ciutat —perquè no es pot tenir—, com a màxim pot aspirar-se a unes consideracions generals, per força fragmentàries. El que és essencial avui no és, doncs, planificar la ciutat sinó desfer alguns equívocs, algunes idees sense fonament, amb la confiança d'encertar unes directrius, elementals però decisives. Es tracta, no tant de dictar què s'ha de fer com d'assenyalar allò que no s'ha de fer.

A continuació es presenten cinc d'aquestes consideracions *elementals*. N'hi ha moltes més, és clar, però les que segueixen són de les importants. Poden semblar inconnexes o inarticulades. Ho són, però les lliga un fil conductor aliè a teoritzacions vanes i allunyades de la realitat i el sentit comú.

Introduction

An imperfect future? Now it is a must to talk about it, as a reaction against Modernism, which imagined it as perfect. The 20th century believed that architecture could change life. Deep down, this idea is still shared today. Otherwise, what would be the point of talking about imperfection? That is why many of the criticisms against Modernism are inconsistent. They denounce its programmatic ambition, but they do not renounce exhaustive planning, which must include the notion of "design" as a meticulous definition -rational or arbitrary- of the city and its buildings. Quite the contrary, they insist on it. Beyond the image of the city that Modernism proposed, what is essential is this conviction in the transformative power of planning, architectural or urban. This idea has never been abandoned. Rather, it has been intensified since the second half of the 20th century, although it can be proven time and time again that planning is incapable of keeping up with the pace of the evolution of productive forces, in the face of which one can feel powerless. This is what needs to be questioned. Not the idea of planning but the idea of

planning everything. It would be necessary to reorient the planning effort in essential and lasting directions.

The future can be neither perfect nor imperfect. Only the past can be combined with these two modes. It is seen retrospectively imperfect when one thinks of what could have been done and was not, when it is seen as unfinished. It is seen as perfect insofar as it is irremediably finished and without possible rectification. Thinking about the future is thinking about what can be done today, about what to do. Since one cannot have any comprehensive idea about the city—because it is almost impossible—, at most one can aspire to some general considerations, necessarily fragmentary. What is essential today is not, therefore, to plan the city but to undo some misconceptions, some unfounded ideas, with the confidence of getting some guidelines right, elementary but decisive. It is not so much a question of dictating what should be done as of pointing out what should not be done.

Below are five of these *elementary* considerations. There are many more, of course, but the ones that follow are the important ones. They may seem

Naturalitzar la ciutat

Des de fa ja temps, un eslògan mobilitza el debat sobre el model urbà: naturalitzar —o renaturalitzar— la ciutat (Figura 1). Per fer-se una idea de quin és el discurs que alimenta aquest eslògan, pot fer-se una ullada al llibre *Renaturalització de la ciutat*, coordinat per l'arquitecte Eloi Juvillà Ballester.¹ S'hi parla de «superar la dicotomia natural-urbà» i de diluir «les fronteres entre artificial i natural», que és un propòsit veritablement ambiciós, si tenim en compte que aquesta dicotomia es troba en la base de tota civilització. En un dels articles recollits, Timothy Beatley exposa el concepte de «piràmide de la natura» —«una idea poderosa», segons ell—, anàloga a la piràmide dels nutricionistes. «L'exposició a la natura —escriu—, el contacte personal directe amb la natura, no és una opció, sinó, més aviat, és un element necessari i important d'una vida humana sana.» La piràmide organitza els tipus d'exposicions i experiències de la natura que s'haurien de consumir amb més o menys freqüència i en major o menor quantitat; és a dir, prescriu una «dieta de la natura». En el vèrtex se situen els contactes amb la natura que, com determinats aliments, són adequats només en dosis moderades, com ara els viatges a entorns naturals remots i exòtics —la selva, el desert, els grans cims—, tan excitants com cars en termes energètics i des del punt de vista del canvi climàtic: «viatjar a una natura llunyana pot ser tan addictiu i insalubre com menjar els aliments del cim de la piràmide alimentària». En la base de la piràmide hi ha les experiències naturals que més sovint haurien de tastar-se, «el gruix de les nostres experiències diàries». Com que els éssers humans viuen majoritària i creixentment en ciutats, òbviament no poden satisfer-se aquestes experiències en entorns pròpiament naturals. Es tracta, per tant, de dotar les ciutats d'aquesta àmplia base de la piràmide de la natura, tan necessària per a la salut de les persones. En definitiva, la salut, entesa des del punt de vista mèdic, és el concepte central d'aquests teòrics. En benefici de la salut dels ciutadans, afirmen, el recurs principal és la introducció o reintroducció de la flora i la fauna naturals en la ciutat: el «verd urbà».

disconnected or inarticulate. They are, but they are linked by a common thread that is completely opposite to vain theorizing which is also far from reality and common sense.

Naturalize the city

For some time now, a slogan has been mobilizing the debate on the urban model: naturalizing —or renaturalizing— the city (Figure 1). To get an idea of the speech that fuels this slogan, you can take a look at the book *Renaturalització de la ciutat* (Renaturalization of the city), coordinated by the architect Eloi Juvillà Ballester.¹ It talks about “overcoming the natural-urban dichotomy” and diluting “the boundaries between artificial and natural”, which is a truly ambitious goal, if we consider that this dichotomy is at the base of all civilization. In one of the papers collected, Timothy Beatley presents the concept of the “pyramid of nature” — “a powerful idea”, according to him—, analogous to the pyramid of nutritionists. “Exposure to nature,” he writes, “direct personal contact with nature, is not an option, but, rather, it is a necessary and important

element of a healthy human life.” The pyramid organizes the types of exposures and experiences of nature that should be consumed with greater or lesser frequency and in greater or lesser quantities; that is, it prescribes a “nature diet.” At the apex are contacts with nature that, like certain foods, are appropriate only in moderate doses, such as trips to remote and exotic natural environments—the jungle, the desert, the great peaks—which are as exciting as they are expensive in terms of energy and climate change: “traveling to distant nature can be as addictive and unhealthy as eating the foods at the top of the food pyramid.” At the base of the pyramid are the natural experiences that should be tasted most often, “the bulk of our daily experiences.” Since human beings live mostly and increasingly in cities, these experiences obviously cannot be satisfied in truly natural environments. It is therefore a question of providing cities with this broad base of the pyramid of nature, so necessary for people’s health. In short, health, understood from a medical point of view, is the central concept of these theorists. For the benefit of citizens’ health, they affirm, the main resource is the introduction or reintroduction of natural flora and fauna into the city: the “urban green”.



Figura 1. Carrer de Colom (València)

Figure 1. Carrer de Colom (Valencia)

Els difusors d'aquestes propostes les presenten com a una visió avançada i innovadora, en el context d'una crítica de l'urbanisme modern. No obstant això, vist que el concepte de salut «mèdica» hi és central, es podrien interpretar com a una extensió de les teories higienistes dels primers urbanistes de la ciutat moderna. Si aquells teòrics tenien *in mente* l'erradicació de malalties infeccioses com el còlera, el tifus i la disenteria, que aleshores castigaven les primeres ciutats industrials, els d'avui pensen en altres malalties no transmissibles com l'obesitat, la diabetis, les malalties coronàries i les mentals, associades a l'estil de vida de les ciutats actuals, que «han esdevingut la primera causa de mort, per davant de les malalties infeccioses del segle passat o les guerres». No han abandonat, doncs, un terreny pretensament «positivista». En tot cas, s'han situat en un àmbit més incert, perquè els higienistes del passat manipulaven dades més estrictament emparentades amb les de la ciència —la identificació d'un bacil, la localització de la font contaminada, etc.—, mentre que els nous pensadors giren l'atenció cap a fets més insegurs, com és la vinculació de determinats trastorns fisiològics o mentals amb la vida urbana.

The supporters of these proposals present them as an advanced and innovative vision, in the context of a critique of modern urbanism. However, given that the concept of “medical” health is central to them, they could be interpreted as an extension of the hygienist theories of the first urban planners of the modern city. While those theorists had in mind the eradication of infectious diseases such as cholera, typhus and dysentery, which then plagued the first industrial cities, today's theorists think of other non-communicable diseases such as obesity, diabetes, coronary and mental diseases, associated with

the lifestyle of today's cities, which “have become the first cause of death, ahead of the infectious diseases of the last century or wars”. They have not, therefore, abandoned a supposedly “positivist” realm. In any case, they have been placed in a more uncertain area, because hygienists of the past employed data more strictly related to that of science - the identification of a bacillus, the location of the contaminated source, etc. -, while the new thinkers turn their attention to more uncertain facts, such as the link between certain physiological or mental disorders and urban life.

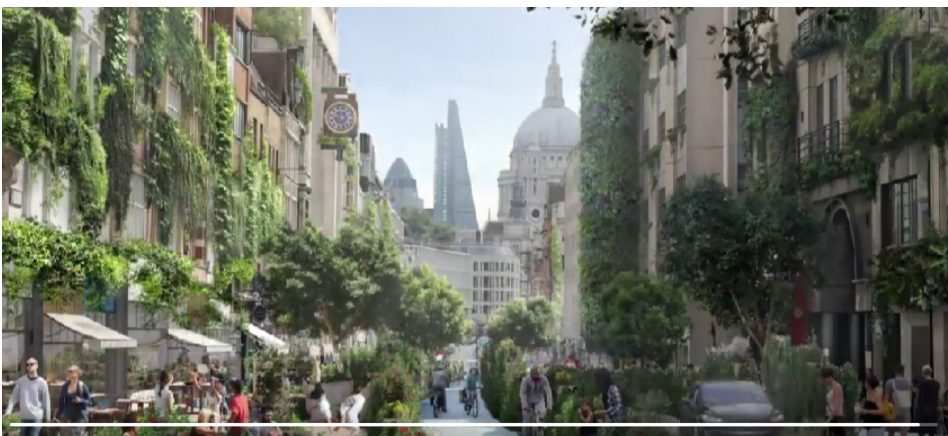


Figura 2. Seqüències 1, 2 i 3 de l'animació

Figure 2. Frames 1, 2 and 3 of the animation

Tot i això, els nous urbanistes s'enfronten explícitament als seus predecessors en tres qüestions claus, que els porten a postular tres principis urbans. Eloi Juvillà Ballester els sintetitza en el seu article introductorí: 1) l'organització dels usos de la ciutat de manera mixta i flexible, en contra de l'estricta zonificació, que segrega les diferents àrees de la ciutat en barris residencials, polígons industrials, zones per a oficines, etc.; 2) la preferència del vianant, en contra d'una ciutat pensada per als vehicles motoritzats i on les circulacions són un dels principals elements urbans planificadors; i 3) la introducció del verd com a element urbà estructural, en contra de la delimitació de les «zones verdes» i del caràcter residual o ornamental de la vegetació. És difícil no adherir-se a aquesta triple crítica de la ciutat moderna i a aquests tres principis contradictors. Ben mirat, tal com s'enuncien, la seua acceptació compromet a poc. Com molts altres eslògans que circulen cada dia en la premsa, es tracta d'una mena de consens al qual convergeixen totes les opinions, o contra el qual ningú s'atreveix a alçar la veu. Al nostre país, potser, no es té la percepció d'aquest consens i es tendeix a associar aquestes idees amb l'esquerra i amb l'ecologisme, però aquesta vinculació ideològica no existeix necessàriament en molts altres països europeus —al País Basc, sense anar més lluny.

De les tres idees, l'última incardina aquest nou urbanisme. És la idea del «verd urbà», que ha d'envair la ciutat, en benefici de la salut dels seus habitants. Per a il·lustrar-la, pot triar-se alguna de les moltes imatges que circulen de reconversió verda de la ciutat. Són animacions en què es veu el resultat de la naturalització d'un espai urbà, en contrast amb la situació prèvia (Figura 2).²

De veritat pot creure's que la ciutat és així *més natural*? Quina idea es fan els autors de la naturalesa? Dels seixanta-sis sentits del terme «natural» que distingia A. O. Lovejoy en la història de les idees,³ a quin es deuen referir? Caldria afegir a la llista el de la naturalesa com a escenografia, com a decorat superposat a una ciutat. És el que millor s'ajusta a aquesta bestiesa. Potser és exagerar dir que el resultat d'aquestes transformacions horroritza tant com l'estat previ (quan el carrer és una carretera), perquè no sempre la proposta que es fa és tan horripilant. Però no s'ha triat l'exemple amb mala fe. Poden trobar-se moltíssims similars, almenys en la intenció. En la seua materialització també, si bé en diferents graus. Per exemple, la conversió de la plaça de la Reina de València en zona de vianants. Tothom n'està content

However, new urban planners explicitly confront their predecessors on three key issues, which lead them to postulate three urban principles. Eloi Juvillà Ballester summarizes them in his introductory chapter: 1) the organization of the city's uses in a mixed and flexible way, against strict zoning, which segregates the different areas of the city into residential neighborhoods, industrial estates, office zones, etc.; 2) the preference for pedestrians, against a city designed for motorized vehicles and where circulation is one of the main urban planning elements; and 3) the introduction of green as a structural urban element, against the delimitation of "green areas" and the residual or ornamental character of vegetation. It is difficult not to adhere to this triple criticism of the modern city and these three contradictory principles. Overall, as they are stated, their acceptance compromises little effort. Like many other slogans that circulate every day in the press, it is a kind of consensus to which all opinions converge, or against which no one dares to raise their voice. In our country, perhaps, there is no perception of this consensus and there is a tendency to associate these

ideas with the left-wing and with environmentalism, but this ideological link does not necessarily exist in many other European countries - in the Basque Country, without going any further.

Of the three ideas, the last one is central to this new urbanism. It is the idea of "urban green", which must invade the city, for the benefit of the health of its inhabitants. To illustrate it, one can choose one of the many images circulating of the green reconversion of the city. These are animations in which the result of the naturalization of an urban space is seen, in contrast to the previous situation (Figure 2).

Can one really believe that the city is more natural this way? What idea do the authors have of nature? Of the sixty-six senses of the term "natural" that A. O. Lovejoy distinguished in the history of ideas,³ which one could they possibly refer to? That of nature as a scenography should be added to that list, as a decoration superimposed on a city. It is the one that best fits this beastly thing. Perhaps it is an exaggeration to say that the result of these

i també qui subscriu aquest manuscrit n'està content. Fins i tot la dreta, encara que no gose manifestar-ho obertament. Ara bé, quan s'hi arriba des del carrer sant Vicent (Figura 3) i hom es troba amb aquest oasi exòtic taponant l'accés a la plaça, sorgeixen els dubtes. Es te la impressió d'aplegar al vestíbul d'un Hotel Resort. No és aquesta l'estètica típica d'aquests complexos turístics?

No pot comprendre's aquest *horror vacui* que s'ha apoderat dels dissenyadors i urbanistes, que els porta a substituir els cotxes amb mil andròmines i esquifides palmeretes, amb vegetació arrapada en les façanes dels edificis i voluminosos testos, amb tortuosos itineraris plens d'obstacles. És inquietant que una crítica de la ciutat actual, que cal considerar oportuna, es fonamente en una idea ridícula que no resisteix ni tan sols un examen superficial. En el millor dels casos, la idea té un contingut tan prim que serà assumida per tots sense resistències, en un nou consens que desvirtuarà el que té de positiu. Serà tan fàcil assumir-la amb una mà de pintura! De pintura verda, per descomptat. En el pitjor dels casos, portarà a una sèrie de contradiccions per a les quals la teoria no té solució. És, si fa no fa, el que ara passa a Barcelona.



Figura 3. Plaça de la Reina (València)

Figure 3. Plaça de la Reina (Valencia)

transformations is as horrifying as the previous state -when the street is a highway-, because the proposal that is made is not always so horrifying. But the example has not been chosen in bad faith. Many similar ones can be found, at least in intention. In their materialization as well, although to different degrees. For example, the conversion of the Plaça de la Reina in Valencia into a pedestrian zone. Everyone is happy with it and the author of this manuscript is also happy with it. Despite not everybody dares to express it in the open. However, when a pedestrian arrives from Carrer Sant Vicent (Figure 3) and finds this exotic oasis blocking the access to the square, many doubts arise. You have the impression of having gathered in the lobby of a Hotel Resort. Isn't this the typical aesthetic of these tourist complexes?

It is impossible to understand this empty horror that has taken hold of designers and urban planners, which leads them to replace cars with great amounts of trash and scrawny palm trees, with vegetation clinging to the facades of buildings and voluminous flowerpots, with tortuous itineraries full of obstacles. It is disturbing that a critique of the current city, which must be considered timely, is based on a ridiculous idea that does not withstand even a superficial examination. In the best case, the idea has such small content that it will be assumed by everyone without resistance, in a new consensus that will distort what is positive. It will be so easy to assume it with a coat of paint! Green paint, of course. In the worst case, it will lead to a series of contradictions for which theory has no solution. This will be, sooner or later, what is already happening now in Barcelona.

Naturalitzar la ciutat! Salta a la vista la precarietat de l'eslògan. El principi és contradictori, perquè les ciutats sempre han estat un esforç contra la natura. Més encara ho és el de *renaturalització* de la ciutat, com si les ciutats haguessen estat mai naturals. Hem de suposar que amb això es vol dir que les ciutats haurien de ser un lloc no tan contrastat en relació amb el seu entorn rural i natural. Per això parlen de la «desfronterització del territori-ciutat». Amb tot, la contradicció és massa flagrant per a sostenir una visió urbana i territorial coherent. Per als seus partidaris, és clar, no hi ha tal contradicció. Si n'hi ha, el que pretenen precisament és de resoldre-la. Però juxtaposen en un còctel improvisat termes que pertanyen a dues dicotomies distintes, a risc de confondre-les. Una correspon al tòpic que enfronta el camp i la ciutat, la vida rural i la vida urbana: és el tema clàssic del *Beatus ille*: «Feliç l'home que, allunyat dels negocis...» L'altra, més complexa, correspon a la contraposició entre naturalesa i cultura, entre el que és natural i el que és artificial. Els termes respectius s'han entès sempre irreductibles, de manera que les oposicions no tenen solució. En tot cas, hi ha l'anhel d'un retorn, una nostàlgia, però la síntesi no és mai possible. En canvi, la nova contraposició naturalesa-ciutat en postula la dissolució. Ací comencen les contradiccions, perquè aquesta dissolució tant podria ser conseqüència de «naturalitzar la ciutat» com de «urbanitzar el territori». Se'n dirà que són dos problemes diferents i que la solució d'un no és incompatible amb la solució de l'altre. Però posar l'èmfasi en el primer equival a interpretar el segon també com a «renaturalització del territori». Si el primer contradiu la idea i la realitat d'una ciutat, el segon contradiu el fet incontestable d'un procés en marxa des de fa dècades: la urbanització intensiva de l'àmbit rural i de l'espai natural.⁴ Tan avançat es troba aquest procés que potser la solució de la dicotomia naturalesa-ciutat és a punt de consumir-se, no en el sentit d'una superació de l'oposició natural-urbà, sinó en el sentit de la *urbanització efectiva del territori*. Potser avui els dos vells tòpics han perdut ja el seu significat. Tothom fa una vida eminentment urbana, tant si viu a la ciutat com si viu als pobles, com si viu en plena naturalesa —amb el cotxe a la porta... No hi haurà síntesi o solució, a menys que es pose el focus en la idea d'*urbanitzar bé* el territori i no en la de «naturalitzar la ciutat». Aquesta és una fantasia

Naturalize the city! The precariousness of the slogan is obvious. The principle is contradictory, because cities have always been a fight against nature. Even more so is that of renaturalizing the city, as if cities had ever been natural. We must assume that this means that cities should be a place that is not so contrasting in relation to their rural and natural surroundings. That is why they speak of the “dissolution of the boundaries between city and territory”. However, the contradiction is too blatant to support a coherent urban and territorial vision. For its supporters, of course, there is no such contradiction. If there is, what they intend precisely is to resolve it. But they juxtapose in an improvised cocktail terms that belong to two distinct dichotomies, at the risk of confusing them. One corresponds to the cliché that confronts the countryside and the city, rural life and urban life: it is the classic theme of the *Beatus ille*: “Happy is the man who, far from business...” The other, more complex, corresponds to the contrast between nature and culture, between what is natural and what is artificial. The respective terms have always been understood as irreducible, so that the oppositions have no solution. In any case, there is

a longing for a return, a nostalgia, but synthesis is never possible. On the other hand, the new nature-city contrast postulates its dissolution. This is where the contradictions begin, because this dissolution could be a consequence of “naturalizing the city” as much as of “urbanizing the territory”. It will be said that they are two different problems and that the solution of one is not incompatible with the solution of the other. But placing emphasis on the first is equivalent to interpreting the second also as a “renaturalization of the territory”. If the first contradicts the idea and reality of a city, the second contradicts the indisputable fact of a process that has been underway for decades: the intensive urbanization of rural areas and natural spaces.⁴ This process is so advanced that perhaps the solution to the nature-city dichotomy is about to be consummated, not in the sense of overcoming the natural-urban opposition, but in the sense of the effective urbanization of the territory. Perhaps today the two old clichés have already lost their meaning. Everyone lives an eminently urban life, whether they live in the city or in the villages, or in the middle of nature - with their car at the door... There will be no synthesis or solution, unless the

que porta a dificultats insuperables. No hi haurà, en les contradiccions, un fons de mala consciència? No hi haurà la mala consciència d'un estil de vida que no es pot ni es vol abandonar? Tampoc no seria això cap novetat sota el sol. Després de tot, el vell tòpic del *Beatus ille*, tal com el va proposar Horaci, no sols inclou el contrast entre la ciutat i el camp i la nostàlgia de la vida rural, sinó també la hipocresia d'aquesta nostàlgia: «Dit això, l'usurer Alfi que estava a punt de fer-se camperol, havent recuperat per les idus tots els diners prestats, mira de col·locar-los per a les calendes.»

El temps dedicat al desplaçament

Desplaçar-se d'un lloc a un altre agrada. A hom la casa li cau damunt i qualsevol pretext és bo per a eixir-ne. També es passeja, però amb la preferència d'anar a un lloc concret, a fer-hi alguna cosa concreta. Molts d'aquests desplaçaments no es fan per gust, és clar, sinó per obligació, per raó del treball o d'altres deures quotidians, encara que si no els es feren es trobarien a faltar.⁵ Quant de temps, com a màxim, s'està disposat a dedicar a aquesta mobilitat diària i obligatòria, com ara anar a treballar, portar els xiquets a escola o comprar? Així, per exemple, a l'hora d'acceptar una ocupació laboral sense haver de canviar de domicili, es valora no tant la distància del lloc de treball com el temps —i els diners— que costarà arribar-hi cada dia. Quant de temps s'està disposats a dedicar a aquest trajecte? Depèn del sou que s'ofereixi, naturalment. Com més elevat, més s'estirarà el radi d'acció laboral. Depèn també del diferent temperament de cadascú. Hi ha gent que valora molt la proximitat al treball i potser preferirà guanyar una mica menys en una ocupació més a prop d'on viu. Altres, en canvi, no s'ho pensen dues vegades per a mamprendre un llarg viatge diari d'anada i tornada. L'interessat també farà altres consideracions, en funció de determinades circumstàncies familiars, del seu arrelament social i d'altres. Al marge de totes aquestes variables, però, hi ha una limitació comuna a tots: no és possible un

focus is on the idea of urbanizing the territory well and not on that of "naturalizing the city". This is a fantasy that leads to insurmountable difficulties. Isn't there, in the contradictions, a background of bad conscience? Isn't there the bad conscience of a lifestyle that one cannot and does not want to abandon? This would not be anything new under the sun either. After all, the old cliché of the *Beatus ille*, as proposed by Horace, includes not only the contrast between city and country and the nostalgia for rural life, but also the hypocrisy of this nostalgia: "Having said this, the usurer Alphius, who was about to become a peasant, having recovered all the money he had borrowed by the Ides, tries to deposit it for the Kalends".

The time spent commuting

Moving from one place to another is enjoyable. People in the end are fed up with being at home, and any excuse is a good one to get out of it. People also go for walks, but with the preference of going to a specific place, to do something specific. Many of these trips are not made out of pleasure, of course,

but out of obligation, due to work or other daily duties, although if they were not done, they would be missed.⁵ How much time, at most, is anyone willing to dedicate to this daily and obligatory mobility, such as going to work, taking the children to school or shopping? When accepting a job without having to change one's address, the distance to the workplace is not as valued as the time —and money— that it will cost to get there each day. How much time is anyone willing to dedicate to this journey? It depends on the salary offered, of course. The higher it is, the more the radius of work action will be stretched. It also depends on the different temperament of each person. There are people who value proximity to work very much and may prefer to earn a little less in a job closer to where they live. Others, on the other hand, do not think twice about undertaking a long daily trip there and back. The interested party will also make other considerations, depending on certain family circumstances, their social roots and others. Apart from all these variables, however, there is a limitation common to all: a daily trip longer than a certain time interval is not possible, after which it would be impossible to return home to sleep. This is therefore exclusively about trips that allow you

desplaçament diari més llarg d'un cert interval temporal, a partir del qual seria impossible tornar a casa a dormir. Es tracta exclusivament, doncs, dels desplaçaments que permeten tornar a casa en el mateix dia i no dels viatges que comporten fer nit a fora.

El temps que dedica cadascú a anar a treballar o a portar els xiquets a escola és molt variable, fins i tot dins d'una mateixa família. Hi ha estadístiques que parlen del temps mitjà dedicat a aquests desplaçaments. Aquest valor varia en funció de la ciutat, del país o del seu grau de desenvolupament econòmic. El que no pot variar és el valor límit màxim que es debat, el qual ningú no excedirà perquè ningú no podrà fer-ho, si pretén dormir a casa. Quin valor és aquest, és difícil de precisar. Algun estudi universitari, de tants com se'n fan, podria fixar, a partir de profuses estadístiques, un algoritme que convergis en aquest valor. Seria una mena de constant universal psicosociobiològica. Podria dir-se, per estalviar l'estudi, i sense més justificació, que equival a dues hores. No se n'anirà molt.

Que aquest valor és una constant implica que és invariable al llarg de la història. En el passat, els homes i les dones també dedicaven temps a aquests desplaçaments diaris. No arribaven molt lluny, és clar, perquè hi anaven a peu o en carro. Com avui, aquest temps era variable. L'artesà tenia el taller a la planta baixa del mateix edifici on vivia i dormia, però el llaurador s'alçava del llit potser abans de cantar el gall i, endormiscat i amb el recapte, enfilava el camí del tros per a aprofitar el màxim d'hores de sol. A quina distància podia arribar? Per força, el temps no podia superar aquesta hipotètica constant universal. Ja hem dit que els temporers queden fora del supòsit.

Sempre que es parla del progrés i del desenvolupament econòmic a partir de la revolució industrial, es parla, com a tret més característic, de la millora de les comunicacions. El ferrocarril —juntament amb el teler— és l'artefacte més representatiu de l'inici d'aquest procés. I sol dir-se que, a partir d'aquell moment, les distàncies s'acurtaren. En efecte, així ho sembla, perquè cada vegada més poden fer-se viatges d'anada i tornada en el mateix dia, que abans eren físicament impossibles. Ara bé, com les ciutats s'acosten, es pot arribar

to return home on the same day and not trips that involve spending the night outside.

The time that each person spends going to work or taking the children to school varies greatly, even within the same family. There are statistics that talk about the average time spent on these trips. This value varies depending on the city, the country or its level of economic development. What cannot change is the maximum limit value that is being debated, which no one will exceed because no one will be able to do so if they intend to sleep at home. This value is difficult to specify. Some university studies, of the many that are done, could establish, based on profuse statistics, an algorithm that converges on this value. It would be a kind of universal psychosociobiological constant. It could be said, to save the study, and without further justification, that it is equivalent to two hours. It won't go much further.

The fact that this value is a constant implies that it is invariable throughout history. In the past, men and women also devoted time to these daily journeys. They did not travel very far, of course, because they went there on foot or by cart. As today, this time

was variable. The artisan had his workshop on the ground floor of the same building where he lived and slept, but the farmer would get out of bed perhaps before the rooster crowed and, drowsy and with his head down, would climb the path of the piece to take advantage of the maximum number of hours of sunlight. How far could he travel? By necessity, time could not overcome this hypothetical universal constant. We have already said that seasonal workers are outside the assumption.

Whenever we talk about progress and economic development since the industrial revolution, we talk, as the most characteristic feature, about the improvement of communications. The railway — along with the loom— is the most representative artifact of the beginning of this process. And it is often said that, from that moment on, distances became shorter. Indeed, it seems so, because increasingly, one can make round trips in the same day, which were previously physically impossible. However, as cities get closer, one can travel further. Since the time that one is willing to dedicate to travel is the same, the result is that, in the end, distances do not get shorter but longer, because the usual destinations

més lluny. Com que el temps que s'està disposat a dedicar al desplaçament és el mateix, el resultat és que, en realitat, les distàncies no s'acurten sinó que s'allarguen, perquè els destins habituals se n'allunyen. Cal dir que les comunicacions modernes no només són més ràpides sinó també més còmodes. Això també s'ha de dir. Però hom té l'experiència que els viatges còmodes, reiterats per obligació, esdevenen també pesats i fatiguen.

El mateix ha passat en les ciutats. Les ciutats, que s'inventaren per a aplegar en un mateix lloc les persones que es necessitaven mútuament, per tal d'estalviar-los trajectes llargs, ara s'han fet tan grans que, si bé concentren tota l'oferta i la demanda, és al preu d'allargar els temps dels desplaçaments. Aquesta evolució és un contrasentit. Les ciutats sempre han tingut carrers per a anar d'un lloc a l'altre i places per a mercadejar, però avui la funció circulatòria ha desplaçat moltes altres o les ha deixat en una posició subordinada. Els carrers s'han convertit en carreteres o avingudes i de les places no se'n sap què fer. Avui no hi ha problema urbà més determinant en la configuració de les ciutats que el problema del transport. Només és comparable, en el seu abast, a la gestió dels residus. A una gran ciutat com Barcelona, el temps mitjà en el desplaçament cap a la feina és d'uns trenta minuts. L'anada i tornada —una hora— equival a la meitat del temps màxim que he suposat. La tendència recent ha estat l'augment del temps mitjà, no només en les grans urbs, sinó també en moltes àrees entorn de ciutats no tan grans. És molt possible que, en aquest aspecte, ja no hi ha diferència entre la ciutat i el camp. La millora progressiva de les infraestructures del transport redueix els temps mitjans de desplaçament ocupacional. No obstant això, aquesta reducció sempre és provisional, perquè si les comunicacions milloren, amb el temps disponible estarem disposats a arribar més lluny. Aleshores, no tornaran els valors mitjans on estaven, on han estat sempre?

Mirada fredament, la circulació d'una ciutat és un espectacle —fascinant, per altra part, sobretot de nit i contemplat des d'un avió— incompreensible i demencial. A on van? D'on vénen? Aquell viu a Burjassot i treballa a València, aquell altre treballa allí i viu ací, i s'encreuen dues vegades cada dia. Aquesta agitació en totes direccions i a totes hores,

become further away. It must be said that modern communications are not only faster but also more comfortable. This must also be said. But one has the experience that comfortable trips, repeated out of obligation, also become heavy and tiring.

The same thing happened in cities. Cities, which were invented to bring together people who needed each other in the same place, to save them long journeys, have now become so large that, although they concentrate all the supply and demand, it is at the cost of lengthening travel times. This evolution is a contradiction. Cities have always had streets to go from one place to another and squares to market, but today the circulatory function has displaced many others or left them in a subordinate position. Streets have become roads or avenues, and no one knows what to do with squares. Today there is no urban problem more decisive in the configuration of cities than the problem of transport. It is only comparable, in its scope, to waste management. In a large city like Barcelona, the average time to travel to work is about thirty minutes. The round trip—one hour—is equivalent to half the maximum time I assumed. The recent trend has been an

increase in average time, not only in large cities, but also in many areas around not-so-large cities. It is very possible that, in this respect, there is no longer any difference between the city and the countryside. The progressive improvement of transport infrastructures reduces average occupational travel times. However, this reduction is always provisional, because if communications improve, with the time available we will be willing to travel further. Then, won't the average values return to where they were, where they have always been?

Seen coldly, the traffic in a city is a show in itself — also fascinating, especially at night and viewed from an airplane — incomprehensible and insane. Where are they going? Where do they come from? One lives in Burjassot and works in Valencia, another works there and lives here, and they cross paths twice every day. This agitation in all directions and at all times, with no other limitation than that set by our universal constant, is madness. People often complain about it, about the long journeys, the traffic jams, about never arriving on time. They may exaggerate. Most people don't mind this traffic. The proof is that when they have free time, they intensify

sense altra limitació que la fixada per la nostra constant universal, és una bogeria. La gent se'n sol queixar, dels llargs trajectes, dels embussos, de no arribar mai a temps. Possiblement exageren. A la major part no els importa aquest tràfec. La prova és que quan disposen d'un temps d'oci intensifiquen els desplaçaments, en comptes de reduir-los. I no dubten a tancar els fills en un autobús durant moltes hores per donar-los una millor educació. Aquesta generosa disponibilitat mòbil per part dels ciutadans és un dels suports més sòlids de l'economia de mercat. Hi ha una proporció tan elevada de l'economia que es mou gràcies al transport, que seria una catàstrofe reduir-la substancialment. Les societats modernes necessiten aquesta mobilitat. Sense ella, s'esfondrarien. Són els mercats!

Ara bé, ha aparegut un contradictori seriós d'aquesta situació. Ja hi era fa molts anys, però ha arribat el moment d'encarar-lo sense dilació. És la crisi energètica. L'opinió pública, per fi, s'ha convençut de l'evidència del canvi climàtic, encara que gràcies a l'evidència menys evident, com és que aquest estiu o l'altre la costa mediterrània occidental ha patit molta calor. Els governs, arrossegant els peus, van fent alguna cosa i arriben molts diners públics per a finançar mesures de reducció de consum i estalvi energètic, que també afecten el sector del transport. En el fons, totes són de difícil avaluació, perquè no és gens fàcil calcular l'impacte a llarg termini. Si es vol fer bé, l'impacte energètic d'un producte o un servei s'ha de calcular en tot el seu cicle de vida —*from cradle to grave*— com es diu en anglès. És la mateixa dificultat que es té a l'hora d'avaluar els residus generats, l'altre gran problema pendent. Comprar-se un cotxe elèctric o instal·lar unes plaques fotovoltaïques, per exemple, és una bona cosa. Ajudem a salvar el planeta Terra —en realitat, al planeta ni li va ni li ve— i hom es fa la il·lusió de ser autosuficient, si més no en part. Però cal fabricar les bateries o les plaques, cal transportar-les, mantenir-les i més tard caldrà retirar-les per inservibles. A on? Què es pot aprofitar? No se sap.

Però la qüestió capital, que ho canvia tot, és la qüestió geopolítica. Ara ja no es tracta de la perspectiva d'un esgotament dels recursos naturals o de les previsible polítiques de reducció de consum. D'avui per a demà, hi ha la possibilitat que no pugui engegarse la calefacció, perquè no hi arriba el subministrament del combustible, o que no es

their journeys, instead of reducing them. And they don't hesitate to lock their children in a bus for many hours to give them a better education. This generous mobile availability on the part of citizens is one of the most solid supports of the market economy. There is such a high proportion of the economy that is driven by transport that it would be a catastrophe to reduce it substantially. Modern societies need this mobility. Without it, they would collapse. It's the markets!

However, a serious contradiction to this situation has appeared. It has been there for many years, but the time has come to face it without delay. It is the energy crisis. Public opinion has finally been convinced of the evidence of climate change, although thanks to the less obvious evidence, such as the fact that this summer or the previous one the Western Mediterranean coast has suffered a lot of heat. Governments, dragging their feet, are doing something and a lot of public money is coming in so as to finance measures to reduce consumption and save energy, which also affect the transport sector. Ultimately, they are all difficult to evaluate, because

it is not at all easy to calculate the long-term impact. If you want to do it well, the energy impact of a product or service must be calculated throughout its life cycle -from cradle to grave- as they say in English. It is the same difficulty that is encountered when evaluating the waste generated, the other major pending problem. Buying an electric car or installing photovoltaic panels, for example, is a good thing. We help to save planet Earth —in reality, the planet does not especially care— and we have the illusion of being self-sufficient, at least in part. But the batteries or panels must be manufactured, they have to be transported, maintained and later they will have to be removed as unusable. Where? What can be used? No one knows.

But the main issue which changes everything, is the geopolitical issue. Now it is no longer a question of the prospect of depletion of natural resources or of predictable policies to reduce consumption. At any moment, there is the possibility that the heating cannot be turned on, because the fuel supply is not available, or that the car cannot be moved,

puga moure l'auto, perquè el dipòsit de la benzinera és buit. Algú ha tancat l'aixeta. Per un costat o per l'altre, és inevitable la reducció del consum energètic. Se sap i s'hi està disposat, sempre que no comporte una reducció del consum. Si s'hi afegeix que els poders públics temen que l'aplicació de segons quines mesures provoquen el col·lapse de l'economia, s'està al davant de dos obstacles seriosos.

Pel que fa al transport, en totes les seues modalitats, el consum d'energia final representa en la Unió Europea al voltant de la tercera part del consum total, tenint en compte exclusivament el consum directament usat en la impulsió dels vehicles. A la vora de la Mediterrània la proporció és molt superior, perquè els costos de calefacció són relativament menors gràcies al clima. Si es computés el consum energètic de totes les activitats relacionades directament o indirectament amb el sector (la fabricació de vehicles, la creació i manteniment d'infraestructures, el consum de les refineries per a la producció del carburant, etc.), el consum superaria la meitat del total. Això fa preveure que no seran suficients les millores en l'eficiència dels vehicles. Només serà efectiva, a la llarga, una reducció dels temps de desplaçament —tant dels derivats del treball com de l'oci. La pandèmia, per exemple, ha tingut un efecte favorable en aquest sentit. Moltes reunions de treball que abans eren presencials, ara es fan telemàtiques. Desapareguda la pandèmia, el costum s'ha implantat espontàniament de manera general. Si bé és cert que moltes videoconferències substitueixen les antigues telefonades, moltes es fan per evitar el desplaçament, amb l'avantatge de disposar i compartir de tota la informació digital necessària, sense haver d'imprimir-la i transportar-la. D'aquesta manera, no sols s'han reduït a zero els temps de desplaçament per a totes les persones implicades —sumats, fa un interval considerable— sinó que —gran meravella!— les particularitats d'aquest mitjà de comunicació han reduït la duració de les reunions, que abans incloïa l'inevitable pas pel bar de la cantonada i els comiats inacabables. Tot plegat, cal suposar que la productivitat ha augmentat notablement.

Són moltes les situacions en què la necessitat d'un desplaçament és discutible. Tothom estarà d'acord que és preferible transportar les verdures de l'horta fins als mercats de les

because the gas tank is empty. Someone has turned off the tap. One way or another, the reduction of energy consumption is inevitable. We know and are willing to do so, as long as it does not entail a reduction in consumption. If we add to this that the public authorities fear that the application of certain measures will cause the collapse of the economy, we are faced with two serious obstacles.

As for transport, in all its forms, final energy consumption in the European Union represents around a third of total consumption, considering exclusively the consumption directly used in propelling vehicles. On the shores of the Mediterranean Sea the proportion is much higher, because heating costs are relatively lower thanks to their weather. If the energy consumption of all activities directly or indirectly related to the sector were calculated (vehicle manufacturing, the creation and maintenance of infrastructure, consumption in refineries for fuel production, etc.), consumption would exceed half of the total. This suggests that improvements in vehicle efficiency will not be sufficient. Only a reduction in travel

times —both those derived from work and leisure— will be effective in the long run. The pandemic, for example, has had a favorable effect in this regard. Many work meetings that were previously face-to-face are now held online. Once the pandemic has disappeared, this custom has spontaneously become generally established. While it is true that many videoconferences replace the old telephone calls, many are made to avoid travel, with the advantage of having and sharing all the necessary digital information, without having to print it and transport it. In this way, not only have travel times been reduced to zero for all the people involved —added up, it makes a considerable interval— but —great wonder! — the particularities of this means of communication have reduced the duration of meetings, which previously included the inevitable stop at the corner bar and endless goodbyes. All in all, it must be assumed that productivity has increased significantly.

There are many situations in which the need for a trip is debatable. Everyone will agree that it is preferable to transport vegetables from the garden to the city

ciutats que no desplaçar els consumidors finals a buscar-les a fora. No només és més còmode per a una majoria, sinó que és més eficient des del punt de vista de l'estalvi energètic, que és el que ara interessa. En canvi, és molt més discutible la necessitat que els alumnes viatgen lluny de casa fins a una escola o institut, mobilitzant una enorme flota d'autobusos i cotxes, desplaçaments que, de rebot, retarden l'arribada dels productes de l'horta a la plaça, a causa de la densitat més gran de trànsit. Durant dècades s'ha consentit i promogut aquesta diàspora dels centres docents, estimulada per la mentida d'una pretesa qualitat d'ensenyament, o per un pretext de distinció social. Avui seria molt més difícil revertir la situació, la qual arrossega empreses i llocs de treball que depenen de marejar els xiquets amunt i avall. A més, la mentida i el pretext continuen sent eficaços.

Es menciona aquest cas a títol d'exemple del que, en termes generals, podria anomenar-se l'organització territorial o, simplement, l'urbanisme, encara que aquest terme s'associa habitualment a l'organització de la ciutat estricta. Avui és impossible aquest urbanisme de la ciutat. Només té sentit la urbanització del territori. Fa més de cent anys que els noucentistes van divulgar la idea de la Catalunya-ciutat. A pesar que en aquell moment el concepte no tingué suficient concreció, la idea continua vigent⁶ i pendent de resolució. I hi ha la circumstància que, si bé el problema energètic és un problema global i ens mareja només de pensar-hi, té algunes derivacions locals en l'urbanisme, més assequibles. Cal pensar que la capacitat d'ordenació —també de corrupció, tot s'ha de dir— del territori està en mans dels municipis, en bona part almenys. No cal declarar-se independents per a disposar d'aquesta gran capacitat d'acció, que té a veure amb moltes coses. Per exemple, amb l'estalvi energètic.

El protagonisme del trànsit rodat

És difícil de creure que avui ningú qüestione seriosament l'oportunitat de la conversió de la plaça de l'Ajuntament de València en zona de vianants. Només cal passejar-s'hi per comprendre que ha estat un èxit. Es respira en l'ambient. Sí, sempre hi haurà l'hostilitat

markets rather than having the final consumers go out to look for them. Not only is it more comfortable for the majority, but it is also more efficient from the point of view of energy saving, which is what is of interest now. On the other hand, the need for students to travel far from home to a primary or secondary school, mobilizing a huge fleet of buses and cars, trips that, in turn, delay the arrival of the products from the garden to the square, due to the greater density of traffic, is much more debatable. For decades, this diaspora of educational centers has been tolerated and promoted, stimulated by the lie of a supposed quality of teaching, or by a pretext of social distinction. Today it would be much more difficult to reverse the situation, which drags companies and jobs that depend on making children dizzy up and down. Furthermore, lies and pretexts continue to be effective.

This case is mentioned as an example of what, in general terms, could be called territorial organization or, simply, urbanism, although this term is usually associated with the organization of the strict city. Today, this urbanism of the city is impossible. Only the urbanization of the territory makes sense. It has been

more than a hundred years since the *noucentistes* spread the idea of Catalonia-city. Although at that time the concept was not sufficiently concrete, the idea is still valid and pending resolution.⁶ And there is the circumstance that, although the energy problem is a global problem and makes us dizzy just thinking about it, it has some local derivations in urbanism, which are more affordable. It must be considered that the capacity for planning —also of corruption, it must be said— of the territory is in the hands of the municipalities, for the most part at least. It is not necessary to declare independence to have this great capacity for action, which has to do with many things. For example, with energy saving.

The prominence of road traffic

It is hard to believe that today no one seriously questions the opportunity of converting the Plaça de l'Ajuntament in Valencia into a pedestrian zone. You only need to walk there to understand that it has been a success. You can breathe it in the atmosphere. Yes, there will always be the tireless hostility towards

incansable cap a polítiques que, al País Valencià, s'han identificat amb l'esquerra: la bicicleta, la limitació dels vehicles de motor, la llengua... Però, per molt que gesticulen, la limitació del trànsit rodat en benefici dels vianants és una tendència general i irreversible en les ciutats. Potser ni la mateixa esquerra és conscient d'aquesta irreversibilitat i avança amb una certa indecisió. L'últim episodi d'aquesta vacil·lació és precisament la plaça de l'Ajuntament. S'han alliberat del trànsit rodat milers de metres quadrats, però no tota la plaça. Tampoc tot l'entorn natural de la plaça, és a dir, el que baixa des de la plaça de la Verge i des del Mercat i la Llotja fins a l'estació del Nord. Si algun dia podem fer aquest recorregut caminant lliurement, aleshores descobrirem espais nous i perspectives inèdites.

Hi ha una raó que ha impedit una actuació íntegra sobre tota la plaça i que condicionarà el seu disseny definitiu. Es desconeixen els detalls del procés i de les previsions definitives, però d'aquesta raó no se n'ha parlat o se l'ha donat per bona sense més ni més. I és la següent: no és possible transformar tota la plaça en espai per a vianants perquè el trajecte per a travessar la ciutat de sud a nord passa inevitablement per la plaça, per tal d'enfilars el carrer de les Barques. En canvi, el recorregut dels autobusos i el trànsit en general que travessa el centre venint del nord s'ha traslladat al carrer de Colom. Això sembla la solució òbvia. Però el trànsit que va de sud a nord ha de passar necessàriament per la plaça. Cosa òbvia, també. Com, si no? No hi ha cap altre recorregut. A no ser...

Ningú, em sembla, ha volgut posar sobre la taula una altra possibilitat, que és fer el carrer de Colom bidireccional. Quina barbaritat! Això faltava! I què dirien els taxistes? S'ha discutit aquesta alternativa? Pel que se sap, almenys no ha estat en el centre del debat públic. Pot ser aquesta és la qüestió central, la condició *sine qua non* per a la transformació no solament de la plaça de l'Ajuntament sinó de tot el seu entorn. No és possible, diran alguns. Seria el caos. N'hi hauria moltes dificultats a resoldre, sens dubte. Però plantejar aquesta qüestió té la virtut, si més no, de deixar al descobert *el problema*, no solament el de la plaça sinó el del trànsit rodat en general.

policies that, in the Valencian Community, have been identified with the left-wing: the bicycle, the limitation of motor vehicles, the language... But no matter how much they gesticulate, the limitation of road traffic in favor of pedestrians is a general and irreversible trend in cities. Perhaps not even the left-wing itself is aware of this irreversibility and is moving forward with a certain indecision. The latest episode of this hesitation is precisely the Plaça de l'Ajuntament. Thousands of square meters have been freed from road traffic, but not the entire square. Nor the entire natural environment of the plaza, that is, the area that goes down from the Plaça de la Verge and from the Central Market and the Silk Exchange Building to the main train station, the Estació del Nord. If one day we can walk this route freely, then we will discover new spaces and unprecedented views.

There is a reason that has prevented complete action on the entire square and that will condition its definitive design. The details of the process and the definitive forecasts are unknown, but this reason has not been discussed or has been taken for granted without further ado. And it is the following: it is not possible

to transform the entire square into a pedestrian space because the route to cross the city from south to north inevitably passes through the square, to go up Carrer de les Barques. On the other hand, the route of buses and traffic in general that crosses the center coming from the north has been moved to Carrer de Colom. This seems the obvious solution. But traffic that goes from south to north must necessarily pass through the square. Obvious, too. How, if not? There is no other route. Unless...

No one, it seems to me, has wanted to put another possibility on the table, which is to make Carrer de Colom two-way. How barbaric! And what else? And what would the taxi drivers say? Has this alternative been discussed? As far as it has been reported, at least it has not been at the center of the public debate. This may be the central issue, the *sine qua non* condition for the transformation not only of the Plaça de l'Ajuntament but of all its surroundings. It is not possible, some will say. It would be chaos. There would be many difficulties to solve, without a doubt. But raising this issue has the virtue, at least, of exposing the problem, not only of the square but of road traffic in general.

Abans, tots els carrers eren bidireccionals, fins i tot els estrets. Amb l'aparició del motor d'explosió (millor dit, amb la seua massificació), els carrers, a poc a poc, es van anar convertint en unidireccionals. Encara s'ha vist aquest procés en dates recents, en l'avinguda del Port, per exemple, últim error d'aquesta política. La unidireccionalitat de les vies urbanes afavoreix, sens dubte, el trànsit rodat: és molt més fluid i la velocitat mitjana de circulació augmenta. La unidireccionalitat, a més, és convenient en un carrer estret o bé en algunes trames seriades de vies no massa amples, com la de l'Eixample, on és fàcil de «llegir» l'alternança de sentits en els carrers paral·lels. Però la unidireccionalitat en les trames urbanes històriques, o condicionades per la història de la ciutat, porta a problemes insolubles, com ara l'eliminació del trànsit en la plaça de l'Ajuntament.

Encara queden moltes avingudes bidireccionals, la major part molt amples, com la de Blasco Ibáñez (100 m), o no tan amples, com les Grans Vies (50 m). També algunes amb amplàries sensiblement menors, com la ronda de Trànsits (30 m) —això sí, amb unes voreres ridícules. El carrer de Colom és més estret (25 m), però no molt més. En canvi, té un sol sentit. En podria tenir dos? I tant que sí. Podria dir-se que això impediria la intensitat de circulació actual. Exacte. D'això es tracta. Els carrers d'una ciutat admeten una densitat de trànsit limitada. Encara que s'eliminen les voreres, és clar que no hi podran passar més d'un nombre determinat de vehicles en una hora. I els carrers no es poden ampliar, per molt que es necessite fer passar-hi més cotxes. La qüestió és, doncs, quants vehicles, com a màxim, poden circular per un carrer (i amb quina velocitat), en funció de l'espai que es vol reservar als vianants o a altres usos. Hi ha un aforament màxim de vehicles en un carrer, com també n'hi ha un de vianants, que s'ha de controlar i es controla en determinades situacions. L'ús d'un espai urbà estarà condicionat per aquesta decisió sobre l'aforament. No val a dir que, actualment, pel carrer Colom passen tants vehicles i prendre aquesta dada com a punt de partida. Si en passen tants és perquè hi poden passar. Si es vol una plaça i un entorn per als vianants, caldrà allunyar el trànsit. No n'hi ha d'altra. En particular, la bidireccionalitat de la primera ronda de trànsit, la de les antigues muralles, és l'única solució per a la plaça de l'Ajuntament i del centre històric en general.

Back in the day, all streets were two-way, even narrow ones. With the advent of the internal combustion engine (or rather, with its massification), streets gradually became one-way. This process has been seen in recent times, on Avinguda del Port, for example, the latest mistake of this policy. The one-way nature of urban roads undoubtedly favors road traffic: it is much more fluid and the average speed of circulation increases. One-way feature is also convenient in a narrow street or in some series of not too wide streets, such as the Eixample neighborhood, where it is easy to "read" the alternation of directions in the parallel streets. However, one-way feature in historic urban areas, or those conditioned by the history of the city, leads to insoluble problems, such as the elimination of traffic in the Plaça de l'Ajuntament.

There are still many two-way avenues, most of which are quite wide, like Blasco Ibáñez Avenue with 100 m, or not that wide, like the expansion boulevards with 30 m. There are also some with significantly smaller widths, like the Ronda de Trànsits with 30 m —yes, with ridiculous sidewalks. Carrer de Colom is narrower, just 25 m, but not much more. On the other hand, it has only one direction. Could it have two?

Yes, it does. One could say that this would prevent the current traffic intensity. Exactly. That's the point. The streets of a city admit a limited traffic density. Even if the sidewalks are eliminated, it is clear that no more than a certain number of vehicles can pass through them in an hour. And the streets cannot be widened, no matter how many more cars need to pass through. The question is, then, how many vehicles, at most, can circulate on a street -and at what speed-, depending on the space that is to be reserved for pedestrians or other uses. There is a maximum capacity for vehicles on a street, just as there is a maximum capacity for pedestrians, which must be controlled and is controlled in certain situations. The use of any urban space will be conditioned by this decision on capacity. It is not fair to state that, currently, that many vehicles pass through Carrer de Colom and that data needs to be considered as a starting point. If that many pass through it is because they can pass through. If you want a square and an environment for pedestrians, you will have to move traffic away. There is no other way. In particular, the bidirectionality of the first beltway, that of the old walls, is the only solution for the Plaça de l'Ajuntament and the historic center in general.



Figura 4. Carrer de Convent Jerusalem (València)

Figure 4. Carrer del Convent de Jerusalem (Valencia)

No es tracta tant de limitar el pas de vehicles en benefici del transport públic com de limitar el pas de *tots* els vehicles. Alguns, amb raó, neguen la validesa de la distinció tradicional entre transport públic i privat. Un vehicle geolocalitzat, diuen, com les motos elèctriques de lloguer que ja funcionen a València, és transport públic o privat? Per no parlar del lloguer d'un cotxe sense conductor, que durà la gent de porta a porta, com fa un taxi. D'altra banda, a més de reduir la densitat del trànsit, es tracta de minorar la seua velocitat. Tan important és això com allò. Si les bicicletes són incompatibles amb els cotxes, és, sobretot, perquè els cotxes circulen massa ràpid. Si són incompatibles amb els vianants és perquè circulen massa ràpid en relació amb el pas d'una persona. En definitiva, una persona corrent per una vorera també pot ser un perill per als altres. I caldria eliminar l'estacionament permanent de cotxes en la via pública (Figura 4). Com canvia un espai urbà quan es retiren els cotxes aparcats! El propietari d'un cotxe hauria d'acreditar que disposa d'un lloc on aparcar-lo. No hauria de poder deixar el *seu* cotxe al carrer com no pot deixar el *seu* sofà. Qui es compra una barca, preveu alhora la compra o lloguer d'un amarrador. L'obligació urbanística de la reserva d'aparcament que s'imposa a un edifici (cada habitatge, una plaça), no seria millor traspasar-la al propietari d'un vehicle? Etc.

Cal dir, no obstant això, que no s'hauria de contraposar, en general, el trànsit rodat al trànsit de vianants. No hauríem de parlar de «recuperar un espai urbà per a les persones».

It is not so much a question of limiting the passage of vehicles in favor of public transport as of limiting the passage of all vehicles. Some, rightly, deny the validity of the traditional distinction between public and private transport. A geolocated vehicle, they say, like the electric motorbikes for rent that are already operating in Valencia, is public or private transport? Not to mention renting a driverless car, which will take people from door to door, like a taxi. On the other hand, in addition to reducing traffic density, it is a question of reducing its speed. This is as important as it sounds. If bicycles are incompatible with cars, it is, above all, because cars move too fast. If they are incompatible with pedestrians, it is because they move too fast in relation to the passage of a person. In short, a

person running on a sidewalk can also be a danger to others. And the permanent parking of cars on public roads should be eliminated (Figure 4). How an urban space changes when parked cars are removed! The owner of a car should need to prove that he has a place to park it. He should not be able to leave his car on the street just as he cannot leave his couch. Whoever buys a boat also plans to buy or rent a mooring. The urban planning obligation of booking a parking space that is imposed on a building (one home, one space), wouldn't it be better to transfer it to the owner of a vehicle? Etc.

It must be said, however, that in general, road traffic should not be contrasted with pedestrian traffic.

En definitiva, són les persones que van a dins dels cotxes i els «necessiten». Tampoc no es tracta de fer de les ciutats un paisatge natural, necessàriament amb arbres. Les ciutats —almenys les grans— sempre han estat un lloc de tràfec, d'activitat frenètica, de presses i soroll.⁷ De sempre hi ha hagut una contraposició entre la ciutat i el camp, entre la vida atafegada i la vida retirada. Avui, aquesta contraposició és cada vegada més borrosa, si no és que ha desaparegut ja. Queda, només, el tòpic, vulgaritzat fins a extrems que fan llàstima. Avui, molts *creuen* que viuen al camp, perquè ocupen un “*adosado*” lluny del centre, o perquè viuen en el millor poble del món, el seu, el més tranquil i agradable. Però hom depèn del cotxe. És la vida moderna! No pot eliminar-se. Ni es pot ni es vol.⁸

Per això, la conversió d'una plaça en zona per a vianants tampoc no exclou la compatibilitat amb certs usos del trànsit rodat. En el cas de la plaça de l'Ajuntament, hi ha moltes alternatives a considerar. Però potser és un error condicionar el seu disseny al pas de vehicles en direcció al carrer de les Barques. És un error d'imposar-li aquesta servitud com a premissa de partida, sense més discussió, sense atrevir-se a plantejar de cara *el problema*, que va més enllà del disseny de la plaça i que afecta a tot el seu entorn natural, a tota la ciutat, a totes les ciutats.

És una qüestió de proporcionalitat en els diferents usos de l'espai urbà. Perquè hi ha un problema de desproporció en l'ocupació de la via pública per part del cotxe. I hi ha una necessitat, la de la *pacificació* del trànsit rodat, com s'ha anomenat amb encert. No pot ser més adequada l'etiqueta, perquè el trànsit, tal com el coneixem, té alguna cosa d'agressiu. És difícil mantenir una conversa a peu per la Gran Via, tal és la intensitat del trànsit. Les motos peten fins a fer tremolar la caixa toràctica dels vianants. Passen contínuament les sirenes d'ambulàncies i cotxes de policia, a tot volum, faça o no faça falta. Es disparen les inútils alarmes de seguretat dels comerços i els habitatges. Cada dia es presencien els insults que es dediquen els conductors els uns als altres, els tocs de clàxon el significat dels quals hom ha après a desxifrar clarament. Les dones, en una demostració d'emancipació definitiva, s'han

We should not talk about “claiming urban space for people”. Ultimately, it is the people who get into cars and “need” them. Nor is it about making cities a natural landscape, necessarily with trees. Cities —at least big ones— have always been a place of traffic, frenetic activity, rush and noise. There has always been a contrast between the city and the countryside, between a busy life and a secluded one.⁷ Today, this contrast is increasingly blurred, even has already disappeared. All that remains is the cliché, vulgarized to a pitiful extent. Today, many believe that they live in the countryside, because they occupy a row house far from the center, or because they live in the best town in the world, their own, the most peaceful and pleasant. But people depend on the car. It is modern life! It cannot be eliminated. It is neither possible nor desirable.⁸

Therefore, the conversion of a square into a pedestrian zone does not exclude compatibility with certain uses of road traffic. In the case of the Plaça de l'Ajuntament, there are many alternatives to consider. But maybe it is a mistake to condition its design on the passage of vehicles towards

Carrer de les Barques. It is a mistake to impose this easement as a starting premise, without further discussion, without daring to face the problem, which goes beyond the design of the square and affects its entire natural environment, the entire city, any city.

It is a question of proportionality in the different uses of urban space. Because there is a problem of disproportion in the occupation of public spaces by cars. And there is a need, that of pacifying road traffic, as it has been rightly called. The label could not be more appropriate, because traffic, as we know it, has something aggressive. It is difficult to maintain a conversation standing in Gran Via del Marqués del Túria, such is the intensity of the traffic. Motorbikes rev until they make pedestrians' rib cages tremble. Ambulance and police car sirens continuously pass by, at full volume, maybe without any need. The useless security alarms of shops and homes start to sound. Every day we witness the insults that drivers send to each other, the honking of horns whose meaning we have learned to clearly decipher. Women, in a demonstration of definitive emancipation, have

incorporat a aquest pugilat. És cert que sempre hi ha hagut baralles a la ciutat. Forma part de l'espectacle. Potser un dia el cotxe elèctric eliminarà la contaminació acústica i ambiental. Potser la conducció automàtica privarà la gent del gust d'insultar-se. Ja es veurà.

En qualsevol cas, quedarà el problema del trànsit, de la intensitat del trànsit rodat, en uns carrers que seran els de sempre. Caldrà decidir quin ús fer d'uns espais limitats per força. De moment, el vehicle de rodes imposa la seua lògica i acapara l'espai, mentre la resta d'usos es veuen arraconats en un espai residual, gran o petit, però sempre supeditat. Cada vegada hi va guanyant espai, però tan a poc a poc...

El disseny de les places

El futur disseny de la plaça de l'Ajuntament de València, des de fa molts anys, es discuteix de manera recurrent. En aquest debat, com s'ha vist en l'apunt anterior, la solució del trànsit rodat es considera una dada de partida, una premissa indiscutible. El *disseny* de la plaça és el tema central. Ben mirat, aquesta hauria de ser una qüestió secundària. Perquè la plaça, en realitat, *ja és dissenyada*, tot i que insistim a debatre el seu futur «disseny», durant anys i panys, sense decidir-nos a *usar-la*: a usar-la d'una altra manera. Va ser, crec, el primer Ajuntament de la transició política, després de la mort de Franco, que va eliminar l'aparcament central. Això semblava ser el preludi d'altres canvis. Però han passat quaranta anys, amb governs municipals d'esquerra i de dreta, i ningú no ha anat més enllà. Des d'aleshores, la recent conversió parcial en zona per a vianants és la primera transformació significativa de la plaça, i amb un cost econòmic notòriament baix, cosa que és d'agrair (Figura 5). El que vindrà després, si hi arriba, serà el «disseny». A pesar que serà molt més car, no afectarà sensiblement el resultat, perquè les decisions principals —la del trànsit rodat, sobretot— ja han estat preses. Eren les premisses del procés participatiu⁹ previ que va impulsar l'Ajuntament, procés, d'altra banda, impecable, on aquestes qüestions no estaven en qüestió.

joined this boxing match. It's true that there have always been fights in the city. It's part of the show. Maybe one day the electric car will eliminate noise and environmental pollution. Maybe automatic driving will deprive people of the pleasure of insulting each other. We will see.

In any case, the problem of traffic, of the intensity of road traffic, will remain in streets that will be the same as always. It will be necessary to decide what use to make of the limited spaces by force. For the moment, the wheeled vehicle imposes its logic and monopolizes the space, while the rest of the uses are cornered in a residual space, large or small, but always subordinate. They are recovering some space step by step, but so little by little...

The design of squares

The future design of the Plaça de l'Ajuntament in Valencia has been discussed repeatedly for many years. In this debate, as previously discussed, the solution to road traffic is considered a starting

point, an indisputable premise. The design of the square is the central issue. On balance, this should be a secondary issue. Because the square is actually already designed, although we insist on debating its future "design" for years and years, without deciding to use it: to use it in a different way. It was, I believe, the first city council of the political transition, after Franco's death, those who eliminated the central car park. This seemed to be the prelude to other changes. But forty years have passed, with other left-wing and right-wing city councils, and no one has dared to go further. Since then, the recent partial conversion into a pedestrian zone is the first significant transformation of the square, and with a notoriously low economic cost, which is to be appreciated (Figure 5). What will come next, if it comes to that, will be the "design". Although it will be much more expensive, it will not significantly affect the result, because the main decisions —that of road traffic, above all— have already been made. These were the premises of the previous participatory process⁹ promoted by the municipality, a process, moreover, impeccable, where these issues were not in question.



Figura 5. Plaça de l'Ajuntament (València)

Figure 5. Plaça de l'Ajuntament (Valencia)

Ara, doncs, s'haurà de parlar de bancs, fanals, paviments, pèrgoles, papereres, testos per a vegetació, parterres... i una infinitat d'elements urbans que els arquitectes instal·lem amb art i perícia (en els espais que queden, és clar, una vegada descomptades les calçades per a la circulació rodada). Parlarem de «disseny urbà», expressió amb què hem acabat per referir-nos exclusivament a allò que anomenem genèricament mobiliari urbà.

El mobiliari urbà és certament molt important. Per exemple, els bancs: serveixen per seure. En canvi, hi ha altres elements de mobiliari urbà que són superflus. Per exemple, els dibuixos en el paviment, o els enormes testos per a allotjar arbres llastimosos. O bé tenen un cost de manteniment injustificable. Però no ens barallarem pel mobiliari urbà. En tot cas, per una tendència que considere nefasta: la d'*omplir* els espais amb tota classe d'andròmines. L'encertada decisió de *guanyar* uns centenars de metres quadrats davant de la porta est de l'església de sant Agustí de València (Figura 6) ha estat revocada, en part, per una acumulació de testos i bancs deixats caure compulsivament, com si es

Now and therefore, we will have to talk about benches, lampposts, pavements, pergolas, litter bins, plant pots, flower beds... and an infinity of urban elements that architects install with art and skill (in the spaces that remain, of course, once the roads for vehicle traffic are discounted). We will talk about "urban design", an expression that has ended up being used to refer exclusively to what is generically called urban furniture.

Street furniture is certainly very important. For example, benches: they are used for sitting. On the other hand, there are other elements of street

furniture that are superfluous. For example, the drawings on the pavement, or the enormous flowerpots to host pitiful little trees. Or they have an unjustifiable maintenance cost. But we will not fight over street furniture. In any case, because of a trend that can be considered to be a catastrophe: that of filling spaces with all kinds of junk. The wise decision to gain a few hundred square meters in front of the east door of the church of Saint Augustin in Valencia (Figure 6) has been revoked, in part, by an accumulation of flowerpots and benches compulsively dropped, as if the *horror vacui* that results from the elimination of cars

temera l'*horror vacui* que resulta de l'eliminació dels cotxes. Curiosament, només se n'ha salvat l'espai de l'antiga calçada, curosament delimitat i preservat, com si hom l'enyorara. L'espai és un bé escàs i cal alliberar-lo d'obstacles i deixar-lo respirar. Moltes de les places europees que admirem quan fem turisme són espais desmoblats, a vegades completament desmoblats. Però els itineraris a València, en carrers i places, estan plens d'entrebancs, estretaments i incomoditats.



Figura 6. Plaça de sant Agustí (València)

Figure 6. Plaça de Sant Agustí (Valencia)

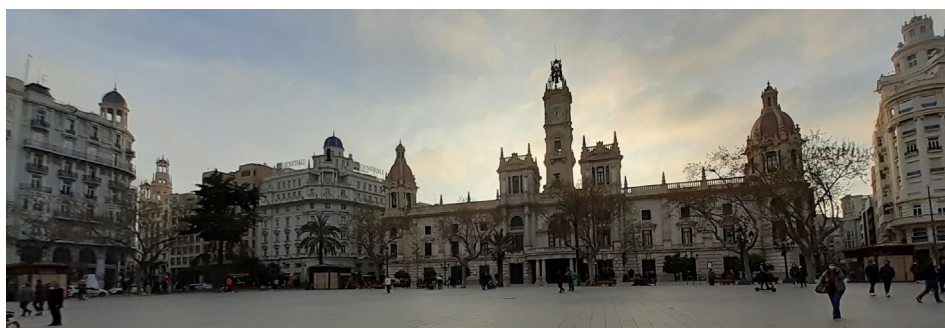


Figura 7. Plaça de l'Ajuntament (València), façana oest

Figure 7. Plaça de l'Ajuntament (Valencia), west elevation

was feared. Curiously, only the space of the old road has been respected, carefully delimited and preserved, as if it were melancholically recalled. Space is a scarce commodity, and it needs to be freed from obstacles and allowed to breathe. Many

of the European squares we admire when we travel are unfurnished spaces, sometimes completely unfurnished. But the itineraries in Valencia, in streets and squares, are full of obstacles, narrow spaces and inconveniences.

Tot i això, cal reconèixer que el mobiliari urbà és necessari i útil. Fins i tot si és superflu, també pot ser agradable o contribuir a la percepció d'un espai, a condició de no abusar-ne. Però amb mobiliari, i aquesta és la qüestió on cal anar a parar, no és possible dissenyar una plaça. I és que allò que caracteritza de manera determinant un espai urbà no és el mobiliari urbà o els dibuixos en el paviment. En primer lloc, hi ha la forma i dimensió de l'espai. La plaça de l'Ajuntament té una planta aproximadament triangular i és veritablement molt gran: el costat més llarg mesura més de 370 metres; el més curt, més de 130; i ocupa una superfície d'uns 28.000 metres quadrats. En són molts. No som conscients de les dimensions de la plaça, perquè no n'hem tingut mai una percepció global. Sempre s'ha hagut de recórrer pel perímetre, arrambats a la paret, o travessar-se pendants d'un semàfor. Comparativament, és tan gran com la Praça do Comércio i molt més que la Alexanderplatz o que la Piazza San Marco, o que Trafalgar Square. Per tal d'estimular l'orgull local, a la secció de notes s'ofereix un comparatiu.¹⁰ També hi ha la topografia. A vegades, la topografia és clau en la caracterització d'una plaça, com és el cas de la Piazza del Campo de Siena. La plaça de l'Ajuntament fa baixada de nord a sud i d'oest a est. Entre la cantonada amb l'avinguda Maria Cristina i la del carrer de les Barques (el punt més baix de la plaça) hi ha un desnivell d'uns 70 cm. Per alguna cosa s'anomenava antigament Baixada de Sant Francesc.

Però, sobretot, una plaça —o un carrer— és l'arquitectura que la delimita. Es reconeix un carrer o una plaça pels seus edificis. Malament cal fixar-se en una botiga o en una tanca publicitària per orientar-se: vol dir que els edificis són anodins i despersonalitzats. Ja es pot «dissenyar» a fons un espai urbà: és impossible contradir l'arquitectura que el volta, per a bé o per a mal. Situat un vianant al bell mig de la plaça del Mercat de València -avui és possible, ahir no- si mira cap al nord-est, veurà la façana de la Llotja; si ho fa cap a ponent la façana de Sant Joan; i cap al sud, el Mercat Central. Poc més podria demanar. Tres edificis de categoria. Què més necessita aquest espai? No res. Simplement que es permeta als vianants passejar-hi pel mig. Als anys vuitanta del passat segle, va assolir molta fama al col·lectiu dels arquitectes el disseny de la recentment inaugurada plaça dels Països Catalans

However, it must be acknowledged that street furniture is necessary and useful. Even if it is superfluous, it can also be pleasant or contribute to the perception of a space, provided that it is not overused. But with furniture, and this is the point which needs to be made, it is not possible to design a square. And what decisively characterizes an urban space is not the street furniture or the drawings on the pavement. First, there is the shape and size of the space. The Plaça de l'Ajuntament has an approximately triangular plan and is truly very large: the longest side measures more than 370 meters; the shortest, more than 130; and occupies an area of around 28,000 square meters. That is a lot. We are not aware of the dimensions of the square, because we have never had a global perception of it. We have always need to walk around the perimeter, almost clinging to the wall, or crossing while attentive to traffic lights. Comparatively, it is as large as Praça do Comércio and much larger than Alexanderplatz or Piazza San Marco, or Trafalgar Square. In order to stimulate local pride, a comparative is offered in the notes section.¹⁰ There is also the topography. Sometimes, topography is key in the characterization of a square, as is the case with Piazza del Campo in Siena. The Plaça de

l'Ajuntament slopes down from north to south and from west to east. Between the corner with Avinguda de Maria Cristina and Carrer de les Barques (the lowest point of the square) there is a difference in height of about 70 cm. For some reason it was formerly called Saint Francis downing.

But, above all, a square —or a street— is the architecture that delimits it. A street or square is recognized by its buildings. When needing to find a specific shop or an advertising billboard to find your way around, it means that the buildings are bland and impersonal. An urban space can now be thoroughly “designed”: it is impossible to contradict the architecture that surrounds it, for better or for worse. If a pedestrian is placed in the middle of the Plaça del Mercat in Valencia - today it is possible, yesterday it was not - if that person looks to the northeast, the façade of the Llotja will be appreciated; when looking to the west, the façade of Sant Joan; and to the south, the Central Market. There is nothing else that person could ask for. Three high-quality buildings. What more does this space need? Nothing. Simply that pedestrians are allowed to walk freely. In the 1980s, the design of the by then recently opened Plaça dels Països Catalans

de Barcelona. Piñón i Viaplana, els autors, intentaren caracteritzar un espai completament desfigurat i amorf amb unes pèrgoles de gran altura. La intenció era bona. Però els edificis eren els que eren i no era culpa dels arquitectes si no els podien canviar. En eixir de l'estació de Sants —una altra cosa són les fotografies, més agràides—, fa una certa angúnia comprovar la impotència del «disseny» per a canviar un espai urbà. Són els edificis els que «dissenyen» una plaça: la seua altura, les façanes, si té porxos a sota o no, les finestres grans o petites, els materials i la qualitat amb què estan construïts, etc. I, és clar, el seu grau de conservació. Per això, s'aprecia un canvi significatiu en els carrers de la ciutat quan es reparen els edificis. L'arquitectura de la plaça de l'Ajuntament de València pot agradar més o menys, potser poc o gens, però és la que és (Figures 7, 8, 9 i 10). És millor conformar-se que no pretendre creure que la plaça serà una altra plaça quan siga «dissenyada». Sempre serà la plaça de l'Ajuntament i encara, potser, s'hi descobriren algunes virtuts i tot. Hi ha, també, la història, que fa canviar la percepció que es té d'un espai.¹¹ Tampoc el «disseny» no pot canviar la història, ni pot transformar la vida comercial o residencial del seu entorn. Tot això queda fora de l'abast del «disseny» estricte d'un espai urbà.



Figura 8. Plaça de l'Ajuntament (València), façana sud

Figure 8. Plaça de l'Ajuntament (Valencia), south elevation

in Barcelona gained great fame among the architects' community. Piñón and Viaplana, the authors, tried to characterize a completely disfigured and amorphous space with high-rise pergolas. The intention was good. But the buildings were what they were and it was not the architects' fault if they could not change them. When leaving Sants station —pictures display a false much nicer perspective— it is somewhat distressing to see the impotence of "design" to change an urban space. It is the buildings that "design" a square: their height, their facades, whether they have porches below or not, the large or small windows, the materials and quality with which they are built, etc. And, of course, their degree of conservation. For

this reason, a significant change is seen in the city's streets when buildings are repaired. The architecture of the Plaça de l'Ajuntament in Valencia may be more or less pleasing, perhaps little or not at all, but it is what it is (Figures 7, 8, 9 and 10). It is better to be content with it than to pretend to believe that the square will be another square when it is "designed". It will always be the Plaça de l'Ajuntament and perhaps some virtues will still be discovered there. There is also history, which changes the perception of a space.¹¹ "Design" cannot change history, nor can it transform the commercial or residential life of its surroundings. All of this is beyond the scope of the strict "design" of an urban space.

La plaça de l'ajuntament, cal indicar-ho novament, ja és dissenyada, o quasi dissenyada del tot. El futur disseny urbà hi ajudarà, sens dubte, a favor o en contra d'una certa idea sobre el seu ús. Això sí, queden decisions importants, molt importants, que el condicionaran. Del trànsit rodat ja se n'ha parlat. I no és el moment ara de discutir la política urbana, particularment la que afecta el centre històric. Però queda almenys una decisió crucial a prendre: la vegetació; més concretament, els arbres. Perquè poden canviar-se de lloc els bancs o les papereres, posar-ne més o llevar-ne, d'un dia per l'altre. També les plantes. Els arbres, no. Perquè parlem d'arbres, no d'arbustos o arbrets en testos. Els arbres tenen molts inconvenients: embruten el terra, les arrels fan malbé les canonades i els fonaments dels edificis, les branques poden caure quan fa vent, acullen autèntiques plagues d'ocells... Des de sempre, els llauradors han odiat els arbres, amb raó. Si no donen fruit, és millor talarlos. Això sí, fan ombra. I nosaltres, ciutadans de les ciutats meridionals, necessitem ombra. La plaça de l'Ajuntament, oberta al sud de bat a bat, necessita ombra. Sembla que s'ha previst plantar-hi arbres. Ara bé, quan es parla d'ombra, s'ha de parlar d'ombra de veritat. No la que fa una palmera esquifida. S'hi han plantat moltíssimes. Ja anaven bé a la idea de «mediterraneïtat» (de la costa africana del Mediterrani, més aviat que no de l'europea).

A favor dels arbres, s'ha argumentat que la vegetació acostava les ciutats a la natura. Però això és fals. Un espai és urbà en la mesura que no és natural. Fins i tot els grans parcs, on la vegetació és abundant, han de tenir necessàriament un caràcter urbà. Tampoc no és vàlida la justificació de la vegetació en la ciutat com a «pulmó verd». O deixarà de ser vàlida aviat. Perquè la contaminació ambiental de les ciutats no té la causa en la manca d'arbres, sinó en els motors d'explosió i els sistemes de climatització. Els cotxes seran aviat elèctrics, cosa que no reduirà la contaminació global, sinó que simplement la desplaçarà a fora de les ciutats, com la de les fàbriques, expulsades ja fa temps als polígons dels voltants. Si hoensem bé, l'única raó de pes per a plantar arbres en les nostres ciutats és la necessitat de l'ombra. També relaxen la vista, és veritat, i embadaleixen els vianants amb el moviment de les fulles. Però, sobretot, es tracta de protegir del sol i de la calor durant els mesos càlids.

The Plaça de l'Ajuntament, it must be pointed out again, is already designed, or almost completely designed. The future urban design will undoubtedly help, in favor or against a certain idea about its use. Of course, there are still important, very important decisions that will condition it. Road traffic has already been discussed. And now is not the time to discuss urban policy, particularly that affecting the historic center. But there is at least one crucial decision to be made: vegetation; more specifically, trees. Because benches or trash cans can be moved, added or removed anytime, and also plants, but not trees. Since we talk about actual trees, not shrubs or small trees in pots. Trees have many disadvantages: they litter the ground, their roots damage the pipes and foundations of buildings, their branches can fall when it is windy, they are home to real bird plagues... Farmers have always hated trees, and rightly so. If they don't produce fruit, it is better to cut them down. Of course, they do provide shade. And we, citizens of southern cities, need shade. The Plaça de l'Ajuntament, which is open to the south, needs shade. It seems that plans have been made to plant trees there. However, when we talk about shade, we should talk about real shade.

Not the kind that a spindly palm tree gives. They have planted a lot of them. They already fit well with the idea of "Mediterraneity" (of the African coast of the Mediterranean, rather than the European one).

In favor of trees, it has been argued that vegetation brings cities closer to nature. But this is false. A space is urban to the extent that it is not natural. Even large parks, where vegetation is abundant, must necessarily have an urban character. The justification of vegetation in the city as a "green lung" is also not valid. Or it will soon cease to be valid. Because the cause of environmental pollution in cities is not the lack of trees, but rather internal combustion engines and air conditioning systems. Cars will soon be electric, which will not reduce global pollution, but will simply move it outside the cities, like that of factories, which have long since been expelled to the surrounding industrial estates. If we think about it, the only compelling reason for planting trees in our cities is the need for shade. They also relax the eyes, it is true, and they dazzle pedestrians with the movement of their leaves. But, above all, it is about protection from the sun and heat during the hot months.

On plantar els arbres? On plantar-los exactament? I com agrupar-los? Quines espècies són les més adequades? Com garantir l'ombra fresca a l'estiu sense impedir la percepció global de la plaça? Aquesta és la qüestió. Gens fàcil de resoldre. També els envelats fan ombra. És una altra possibilitat, usada des de sempre i molt agradable.

Aquestes són les qüestions que importen, les que cal debatre, les que són difícils de resoldre. Potser convocaran un concurs d'idees, però serà un concurs d'idees *secundàries*, en la seua major part. L'essencial quedarà camuflat per polèmiques sobre si el disseny ens agrada més o menys, sobre si el de Goerlich era millor o pitjor, sobre si podrà desapar-se la *mascletà* o cremar la falla... Tants anys parlant de la reforma de la plaça de l'Ajuntament —i la de la Reina, fins fa quatre dies— i encara hi ha controvèrsia. Com si hom fóra capaç de canviar-les. El que sí que depèn de la ciutadania és usar-les d'una manera o d'una altra. No cal dissenyar-les, cal ocupar-les d'una vegada!



Figura 9. Plaça de l'Ajuntament (València), detall d'edifici Font de Mora (J. Goerlich) i edifici Rialto (Borso di Carminati)

Figure 9. Plaça de l'Ajuntament (Valencia), detail of the Font de Mora Building by J. Goerlich and the Rialto Building by Borso di Carminati

Where to plant trees? Where exactly to plant them? And how to group them? Which species are the most suitable? How to guarantee cool shade in the summer without hindering the overall perception of the square? That is the question. Not an easy one to solve. Awnings also provide shade. It is another possibility, used during immemorial time and very pleasant.

These are the issues that matter, the ones that need to be debated, the ones that are difficult to be solved. They may call for an ideas competition, but it would be a competition of secondary ideas,

for the most part. The essential will be concealed by controversies about whether we like the design more or less, about whether Goerlich's was better or worse, about whether the fireworks can be shot, or the March festival carton sculptures can be burned... So many years of talking about the reform of the Plaça de l'Ajuntament —and that of the Plaça de la Reina, until four days ago— and there is still controversy. As if anyone could change them. What does depend on the citizens is to use them in one way or another. They don't need to be designed; they need to be occupied once and for all!



Figura 10. Plaça de l'Ajuntament (València), façana nord

Figure 10. Plaça de l'Ajuntament (Valencia), north elevation

Què no és una plaça

Una ullada a les guies de les ciutats i pobles de la Mediterrània és suficient per a comprovar que les vies urbanes es classifiquen majoritàriament en carrers, places i avingudes. També hi ha alguns passeigs, alguns passatges, però, sobretot, hi ha carrers, places i avingudes. En èpoques passades, el nomenclàtor popular ofería més varietat: a més de carrers i places, hi havia carreres, travesseres, rambles, rondes, raconades, cul-de-sacs..., sense comptar carrerons, placetes i replacetes. En els barris històrics encara s'hi troben alguns vestigis, que a poc a poc s'han anat dissolent en la uniformitat general. A vegades, aquesta homogeneïtzació s'ha fet sense solta. Així, a

What is not a square

A glance at the guides to the cities and towns of the Mediterranean area is enough to verify that urban roads are mostly classified as streets, squares and avenues. There are also some promenades, some passages, but, above all, there are streets, squares and avenues. Back in the day, the popular nomenclature offered

more variety: in addition to streets and squares, there were *carreres*, *travesseres*, *rambles*, *rondes*, *raconades*, *cul-de-sacs*... not to mention alleys, *placetes* and *replacetes*. In the historic neighborhoods, some vestiges can still be found, which have gradually dissolved into the general uniformity. Sometimes, this homogenization has been done without restraint. Thus, in Montcada there is the "Massarrojos Alley Street"; or the

Montcada hi ha el «carrer del carreró de Massarrojos»; o el «carrer carretera de Xirles» a Polop; o s'hi parla de les «Rambles» de Barcelona, perquè cada tram té un nom diferent, que és com anomenar «els rius» a un mateix riu perquè passa per diferents ciutats amb diferents noms. Les plaques dels carrers estan plenes d'incongruències de tota mena. Una d'elles és que avui anomenem carrer a qualsevol via urbana que va d'un lloc a un altre, i plaça a qualsevol eixamplament de carrers.

Si es comparen els nomenclàtors respectius de dues ciutats com València i Venècia, s'hi observarà que la ciutat dels canals només té una plaça, mentre que l'altra en té moltes. Com és possible? La ciutat arximonal, la *Serenissima*, només té una plaça? Això mereix una explicació: els italians, que són els qui hi entenen, anomenen «plaça» exclusivament a les places. Venècia només té una *piazza*, la *de san Marco*; la resta de «places» no són places: són *campi* o es denominen d'una altra manera, com el *Piazzale Roma*. Ningú no confondria una *piazzale* amb una *piazza*, ni aquesta amb un *campo* o un *largo*, ni una via amb una *strada* o un *corso*, o amb un *lungo*, o amb un *vicolo*. La llengua italiana disposa d'un *elenco*¹² apte per a fer distincions precises en aquesta matèria. Així i tot, tampoc no s'escapa del procés general d'homogeneïtzació i també els italians perden de vista aquests matisos i cauen en inconseqüències, com anomenar oficialment la *Via del Corso* de Roma, en compte de *il Corso*, com encara es coneix popularment.

Per als italians, una *piazza* és un espai lliure, tancat per edificis en tot el perímetre, amb una concepció més o menys unitària i amb una funció de convergència urbana. Primer: és un espai lliure en un doble o triple sentit: és d'ús públic, es pot recórrer en qualsevol direcció i sense itineraris preestablerts i permet abastar el conjunt d'un sol cop d'ull i sense obstacles. Això darrer implica que les seues dimensions han de ser moderades. Per posar un exemple extrem: a la plaça de Tian'anmen, un rectangle de 880 per 500 metres, deu ser difícil la percepció d'un espai unitari. Fins i tot sense haver-hi estat mai

“Xirles Road Street” in Polop; or they talk about the “Rambles” of Barcelona, because each section has a different name, which is like calling the same river “the rivers” because it passes through different cities with different names. Street signs are full of all kinds of inconsistencies. One of them is that today we call any urban road that goes from one place to another a street, and any widening of streets a square.

If we compare the respective nomenclatures of two cities such as Valencia and Venice, we will notice that the city of the canals has only one square, while the other has many. How is this possible? The arch-monumental city, the *Serenissima*, has only one square? This deserves an explanation. Italians, who are the ones who really know about this, call squares to actual squares exclusively. Venice has only one *piazza*, that of San Marco; the rest of the “squares” are not squares: they are *campi* or are called by other names, such as Piazzale Roma. No one would confuse a *piazzale* with a *piazza*, nor a *piazza* with a *campo* or a *largo*, nor a via with a *strada* or a *corso*, or with a *lungo*, or with a *vicolo*. The Italian language has a list of

terms¹² suitable for making precise distinctions in this matter. Even so, there is no escaping the general process of homogenization and the Italians also lose sight of these nuances and fall into inconsistencies, such as officially calling Rome's Via del Corso, instead of *il Corso*, as it is still popularly known.

For Italians, a *piazza* is a free space, enclosed by buildings around the perimeter, with a more or less unitary conception and with a function of urban convergence. First: it is a free space in a double or triple sense: it is for public use, can be walked in any direction and without pre-established itineraries and allows the whole to be observed at a glance and without obstacles. The latter implies that its dimensions must be moderate. To give an extreme example: in Tian'anmen Square, a rectangle measuring 880 by 500 meters, it must be difficult to perceive a unitary space. Even without having ever been there, it seems impossible to distinguish the limits of space at such a distance. Often excessively large spaces are called squares, which would perhaps be better called esplanades. Second: a *piazza* is a space

pareix impossible distingir els límits de l'espai a tanta distància. Sovint s'anomenen places a espais excessivament grans, que potser seria millor anomenar esplanades. Segon: una *piazza* és un espai sensiblement tancat per tots els costats. Tancat pels edificis, no per una massa arbòria, una pèrgola o un riu. Només l'arquitectura té la capacitat de limitar un espai urbà, de donar-li el caràcter d'un clos, com també d'orientar-lo. Tercer: té una concepció unitària, no necessàriament derivada d'un únic projecte singular. La major part de les places es configuren a poc a poc, sense un pla definit d'una vegada per totes. Hi ha un impuls inicial i una intenció sostinguda en el temps. Sovint aquesta concepció unitària és el resultat simplement d'una acumulació de circumstàncies i decisions històriques, que acaben per donar un sentit a un espai, o almenys aquesta és la il·lusió que produeix. I quart: una *piazza* és una convergència urbana, un lloc d'encontre, de pública concurrència. Es passa per un carrer; a una plaça, s'hi aplega.

D'acord amb aquesta definició, València només té una plaça: la plaça Redona (Figura 11). S'esclou la plaça de bous, perquè és un edifici i no un espai urbà lliure. La plaça Redona és l'única a la ciutat que s'ajusta a les quatre condicions enumerades, i encara no del tot, degut a la marquesina que ocupa el seu espai circular i hom podria opinar que desbarata la satisfacció de la primera. Es va instal·lar provisionalment i el temps la va fer definitiva. Afortunadament, la recent rehabilitació ha corregit aquest defecte, fins on ha estat possible, amb una coberta més o menys transparent i lleugera.



Figura 11. Plaça Redona (València)

Figure 11. Plaça Redona (Valencia)

that is noticeably enclosed on all sides. Enclosed by buildings, not by a mass of trees, a pergola or a river. Only architecture has the capacity to limit an urban space, to give it the character of an enclosure, as well as to orient it. Third: it has a unitary conception, not necessarily derived from a single singular project. Most squares have been configured little by little, without a plan defined once and for all. There is an initial impulse, and an intention sustained over time. Often this unitary conception is simply the result of an accumulation of circumstances and historical decisions, which end up giving a meaning to a space, or at least that is the illusion it produces. And fourth: a piazza is an urban convergence, a meeting place, of

public concurrence. You pass through a street; in a square, you gather.

According to this definition, Valencia has only one square: the Plaça Redona (Figure 11). The bullring is excluded, because it is a building and not a free urban space. The Plaça Redona is the only one in the city that meets the four conditions listed, and even then, not completely, due to the canopy that occupies its circular space and one could argue that it ruins the satisfaction of the first. It was installed provisionally and time made it definitive. Fortunately, the recent rehabilitation has corrected this defect, as far as possible, with a more or less transparent and light cover.

Però no cal obstinar-se en una definició tan restrictiva, en definitiva molt vaga. Trobaríem fàcilment contraexemples, fins i tot en la mateixa Itàlia. Places famoses com la de sant Pere de Roma, per exemple, no hi encaixen del tot, perquè no és del tot tancada. Precisament per això té més aviat un caràcter d'atri, de monumental vestíbul de la Basílica, cosa que confirma, ben mirat, la validesa d'aquest quàdruple criteri per a identificar una plaça. Així i tot, els italians l'anomenen *piazza*. Seria, doncs, més útil una definició negativa, amb la qual assenyalar alguns usos abusius del terme «plaça» i, sobretot, prevenir els polítics i dissenyadors, i el ciutadà en general, sobre què no hauríem de fer amb les places. Serviria, si no per a aclarir què fer-ne, almenys per a esquivar algun error.

Una plaça no ha de ser un lloc de pas, encara que es travessada de fet per anar d'un lloc a un altre. Ha de fer la impressió d'arribada a un lloc, de confluència des de diferents punts. Si cal, un carrer la pot travessar de banda a banda, a condició de no suportar un trànsit intens, com en la plaça de sant Jaume de Barcelona, migpartida pels carrers de Ferran i de Jaume I sense desfigurar-la. En canvi, la plaça de Cánovas del Castillo de València difícilment es podrà percebre com una plaça, en part per l'amplada desproporcionada de la Gran Via, que imposa la prioritat en travessar-la, però sobretot a causa de la intensitat del seu trànsit. Una plaça com a lloc de pas del trànsit rodat intensiu no té solució com a plaça. Serà una altra cosa, no una plaça.

Una plaça no és una cruïlla, encara que tinga el seu origen històric en una. La plaça d'Espanya de València n'és una antiquíssima, on s'ajunten el camí reial de Madrid i el que ve de ponent, abans d'entrar a la ciutat pel sud. Aquesta intersecció va quedar definitivament desdibuixada amb el traçat de la Gran Via. La plaça d'Espanya és només un tram de la Gran Via. I ni tan sols això, perquè no hi ha el bulevard central característic (Figura 12). No compleix, doncs, cap de les quatre condicions per merèixer el nom de plaça. Ni és un espai lliure —no és possible travessar-lo sinó seguint uns recorreguts prefixats, tant si es va a peu com en cotxe—, ni és un espai delimitat —es troba obert

But there is no need to insist on such a restrictive definition, which is ultimately very vague. We could easily find counterexamples, even in Italy itself. Famous squares like St. Peter's in Rome, for example, do not quite fit in, because it is not completely enclosed. Precisely for this reason it has more of an atrium character, a monumental lobby of the Basilica, which confirms, on closer inspection, the validity of this fourfold criterion for identifying a square. Even so, the Italians call it piazza. A negative definition would therefore be more useful, with which to point out some abusive uses of the term "square" and, above all, to warn politicians and designers, and citizens in general, about what we should not do with squares. It would help, if not to clarify what to do with them, at least to avoid any errors.

A square should not be a place of passage, even if it is indeed crossed to go from one place to another. It should give the impression of arriving at a place of confluence from different points. If necessary, a street can cross it from side to side, provided that it does not entail heavy traffic, as in the Plaça de Sant Jaume in Barcelona,

bisected by the Carrer de Ferran and Carrer de Jaume I without disfiguring it. On the other hand, the Plaça de Cánovas del Castillo in Valencia will hardly be perceived as a square, partly due to the disproportionate width of the Gran Via del Marqués del Túria, which imposes priority when crossing it, but above all due to the intensity of its traffic. A square as a place of passage for intensive road traffic has no solution as a square. It will be something else, not a square.

A square is not a crossroads, even if it has its historical origin in one. The Plaça d'Espanya in Valencia is a very old one, where the royal road from Madrid and the one coming from the west met, before entering the city from the south. This intersection was definitively blurred with the layout of the nineteenth-century boulevards. The Plaça d'Espanya is only a section of these boulevards. And not even that, because there is no characteristic central promenade (Figure 12). It therefore does not meet any of the four conditions to deserve the name of square. It is neither a free space —it is not possible to cross it except by following pre-established routes, whether on

als quatre vents—, ni té una concepció unitària —com sí que la té la Gran Via—, ni és un punt de confluència urbana —és una cruïlla, ja ho hem dit, un lloc de pas. És l'antiplaça. Dedicar-la a Espanya va ser una desconsideració cap als veïns de ponent: va ser l'equivalent urbanístic de penjar cap per avall el Borbó.

Una plaça no és un local a moblar. Cal recordar-ho: és un espai *lliure*. La bellesa d'una plaça depèn de l'arquitectura que la limita. Si una plaça està voltada d'edificis lletjos, es tindrà una plaça lletja sense remei, però almenys encara serà una plaça! Ocupar la plaça amb coses boniques no fa més bonica una plaça. Cada plaça és el que és i no es pot «millorar» amb un cop de disseny. Com més s'ocupe l'espai, més desapareix la plaça.

Una plaça no és un solar com els de fora vila, que s'aprofiten per a plantar el circ, la fira o una pista de patinatge sobre gel. És un espai lliure on, certament, passen moltes coses. La plaça és el lloc de més vitalitat ciutadana. Ara bé, la vida és diversa i, paradoxalment, decau quan s'exacerba en una única direcció. Un espai destinat durant massa temps a una sola activitat és incompatible amb una concepció autènticament cívica d'una plaça. El turisme, la festa, el trànsit rodat o el comerç, si es mantenen com a usos exclusius, dificulten la convergència civil de la plaça. Bé pot disparar-se la *mascletà*, però no s'hauria de mantenir tancat un espai durant un mes amb una muralla de ferro. Els requisits de seguretat han de tenir altres solucions. Bé està animar Nadal amb mil atraccions, però durant tant de temps? És necessari construir un edifici al mig d'una plaça, un edifici —efímer— (Figura 13) que s'hi aguantarà dempeus durant mesos, incloses les fases de muntatge i desmuntatge? Per les places i carrers han de discórrer manifestacions i processons, però no dia sí, dia també. Històricament, és veritat, la plaça s'ha identificat amb el mercat, una activitat que l'ha ocupada permanentment quasi cada dia de l'any, durant molts segles, de manera que plaça i mercat han estat sovint sinònims. Però els mercats han passat a l'interior dels edificis i avui l'expressió «la plaça del mercat» ja no és una redundància.

foot or by car—, nor is it a delimited space —it is open to the four winds—, nor does it have a unitary conception —as the boulevards do—, nor is it a point of urban confluence —it is a crossroads, as we have already said, a place of passage. It is the anti-square. Dedicating it to Spain was a insensitivity for the western neighbors: it was the urban planning equivalent of hanging the Bourbon king picture upside down.

A square is not a place to furnish. It must be kept in mind: it is a free space. The beauty of a square depends on the architecture that limits it. If a square is surrounded by ugly buildings, you will have a hopeless ugly square, but at least it will still be a square! Occupying the square with beautiful things does not make a square more beautiful. Each square is what it is and cannot be "improved" with a design stroke. The more space is occupied, the more the square disappears.

A square is not a plot of land like those outside the town, which are used to host a circus, a fair or an ice skating rink. It is a free space where, of course, many things happen. The square is the place with

the most civic vitality. However, life is diverse and, paradoxically, it decays when it is exacerbated in a single direction. A space destined for too long for a single activity is incompatible with a truly civic conception of a square. Tourism, parties, road traffic or commerce, if they are kept as exclusive uses, make it difficult for the square to be a place of civil convergence. Fireworks can be fired, but a space should not be kept closed for a month with a steel-fenced wall. The security requirements must have other solutions. Is it good to liven up Christmas with a thousand attractions, but for so long? Is it necessary to build a building in the middle of a square, an ephemeral building (Figure 13) that will stand there for months, including the assembly and disassembly phases? Demonstrations and parades must take place in the squares and streets, but not every single day. Historically, it is true, the square has been identified with the market, an activity that has occupied it permanently almost every day of the year, for many centuries, so that square and market have often been synonymous. But markets have moved inside buildings and today the expression "market square" is no longer redundant.



Figura 12. Plaça d'Espanya (València)

Figure 12. Plaça d'Espanya (Valencia)



Figura 13. Plaça de l'Ajuntament (València), instal·lacions de World Design Capital València 2022

Figure 13. Plaça de l'Ajuntament (Valencia), facilities for the World Design Capital Valencia 2022

Una plaça no és un menjador públic ni una terrassa de bar. És molt agradable seure en una terrassa i veure passar la gent, mentre es pren una cervesa. Una altra cosa és convertir una plaça en un simple continent de les terrasses. Per cert que no és aquest un fenomen vinculat exclusivament al turisme, sinó una tendència general a les ciutats i pobles.

Una plaça no és una esplanada. Quan la ciutat moderna pretén crear una plaça, el que fa és una esplanada. La ciutat moderna és incapaç de configurar una plaça. En un plànol de la ciutat històrica veurem una trama amb una sèrie de punts de confluència —les places. En contrast, en una zona d'exemple trobarem una quadrícula on, com a molt, s'ha buidat una o diverses cel·les per a deixar pas a unes pseudoplaces, sempre emmarcades per les línies de la quadrícula: diríem que són «places de pas», com la plaça de Catalunya de Barcelona. El que sap fer la ciutat moderna és donar èmfasi a alguna de les línies de la quadrícula. Aleshores apareix l'avinguda. Les avingudes són les «places» de la ciutat moderna. La ciutat moderna «convergeix», si pot dir-se així, en les avingudes, que són múltiples punts de confluència dinàmica al llarg d'una línia, on no s'arriba, sinó per on es discorre. La burgesia va inventar el bulevard i s'hi passejava amunt i avall, a peu o en cotxe de cavalls. Encara era una forma d'*estar*, com en les places. Això no obstant, el seu disseny tingué un efecte inopinat: rectes i amples, les avingudes eren idònies per al trànsit motoritzat, el qual va acabar per alterar profundament aquella concepció.

Una plaça, en fi, no és un eixamplament de carrers, ni un parc, ni qualsevol espai al qual correspondria un altre nom. Bé està que apliquem el terme «plaça» amb generositat i que no exigim alhora el compliment de les quatre condicions que hem assajat per a definir-la. Hem vist que la mateixa plaça de sant Pere de Roma no compleix la segona —però sí les altres tres. Una plaça, almenys, n'hauria de complir dues de les quatre. O hauria d'incomplir-les amb gràcia, com la plaça del Mercat de València, que ho fa a la seua manera, amb un resultat esplèndid —un esplèndid *largo*, més que no una *piazza*. No és l'objectiu d'aquest manuscrit «examinar» ara les places de les nostres ciutats, degradar

A square is not a public dining room or a bar terrace. It is very pleasant to sit on a terrace and watch people go by, while having a beer. A completely different thing is to turn a square into a simple continent of terraces. By the way, this is not a phenomenon linked exclusively to tourism, but a general trend in cities and towns.

A square is not an esplanade. When the modern city tries to create a square, what it usually does is an esplanade. The modern city is incapable of configuring a square. On a map of the historic city, we will see a plot with a series of confluence points - the squares. In contrast, in an expansion quarter we will find a grid where, at most, one or several cells have been emptied to make way for pseudo-squares, always framed by the lines of the grid: we would say that they are "passage squares", like the Plaça de Catalunya in Barcelona. What the modern city knows how to do is to emphasize one of the lines of the grid. Then the avenue appears. Avenues are the "squares" of the modern city. The modern city "converges", if you can say so, on avenues, which are multiple points of dynamic confluence along a line, where you do not arrive,

but where you travel. The bourgeoisie invented the boulevard and paraded up and down it, on foot or in a horse-drawn carriage. It was still a way of being, like in squares. However, their design had an unexpected effect: straight and wide, avenues were ideal for motorized traffic, which ended up profoundly altering that conception.

A square, in short, is not a widening of streets, nor a park, nor any space to which another name would correspond. It is good that we apply the term "square" generously and that we do not simultaneously demand compliance with the four conditions that we have tried to define it. We have seen that the same square of Saint Peter in Rome does not meet the second — but does the other three. A square, at least, should meet two of the four. Or it should fail to meet them gracefully, like the Plaça del Mercat in Valencia, which does it in its own way, with a splendid result — a splendid *largo*, rather than a *piazza*. It is not the aim of this manuscript to now "examine" the squares of our cities, degrade those that do not pass the test and dismiss them as squares, changing their names. Let us leave the Plaça de España be. It has had

les que no superen la prova i destituir-les com a places, canviant-ne el nom. Deixem la plaça d'Espanya en pau. Ja té prou desgràcia, la pobra. Es tracta de tenir en compte unes poques regles que haurien de regir l'ús de les places. No són directrius per al disseny: són simples regles d'urbanitat.

Conclusions

De les cinc consideracions que s'han fet, la primera es refereix a una idea urbanística «nova» —la «naturalització» o «renaturalització» de la ciutat—, però conceptualment molt precària. És la idea del «verd urbà», en correspondència amb la de «salut» dels nutricionistes. Nascuda com a derivació de la crítica de l'urbanisme modern, es fonamenta en un concepte vague de naturalesa i en la pretensió de la superació de l'antagonisme naturalesa-ciutat.

La segona se centra en la contradicció entre la concentració urbana, característica de la ciutat, i la dispersió a què tendeix avui, no sols en les grans ciutats sinó en grans entorns al voltant de nuclis urbans no necessàriament metropolitans. El corol·lari d'aquesta dispersió de la vida urbana és el temps que s'hi dedica a desplaçar-se i el consegüent èmfasi en el transport urbà com a una de les directrius fonamentals en el planejament del territori. La millora de les comunicacions comporta una ampliació de l'àmbit urbà que s'habita, de manera que s'acaba per dedicar —aquesta és la tendència— molt de temps als desplaçaments. Si la idea de «naturalització» de la ciutat entra en contradicció amb la idea de ciutat, també la dispersió urbana s'hi oposa. Com també contradiu altres necessitats individuals i col·lectives.

El problema del transport urbà ha acaparat tant l'ordenació del territori que, a l'hora de definir l'ús dels espais urbans, la solució del trànsit rodat no és un tema a debatre, sinó una premissa indiscutible. Aquesta és la tercera consideració examinada, a propòsit de la conversió de la plaça de l'Ajuntament de València en zona per a vianants. L'organització

enough misfortune, poor thing. It's about taking into account a few rules that should govern the use of squares. They are not design guidelines: they are simple rules of urbanity.

Conclusions

Of the five considerations that have been made, the first refers to a "new" urban idea —the "naturalization" or "renaturalization" of the city—, but conceptually very precarious. It is the idea of "urban green", corresponding to the "health" of nutritionists. Born as a derivation of the critique of modern urbanism, it is based on a vague concept of nature and on the claim of overcoming the nature-city antagonism.

The second focuses on the contradiction between urban concentration, characteristic of the city, and the dispersion to which it tends today, not only in large cities but in large environments around urban centers that are not necessarily metropolitan. The corollary of this dispersion of urban life is the time spent traveling and the consequent emphasis

on urban transport as one of the fundamental guidelines in territorial planning. The improvement of communications entails an expansion of the urban area that is inhabited, so that we end up dedicating —this is the tendency— a lot of time to travel. If the idea of the «naturalization» of the city contradicts the idea of the city, urban dispersion also opposes it. As it also contradicts other individual and collective needs.

The problem of urban transport has so dominated land planning that, when defining the use of urban spaces, the solution to road traffic is not a topic for debate, but an indisputable premise. This is the third consideration examined, regarding the conversion of the Plaça de l'Ajuntament in Valencia into a pedestrian area. The organization of road traffic remains outside the debate, as a "technical" issue whose solution does not admit any debate, at least in relation to some essential criteria, such as the flow of road traffic or the unidirectionality of urban roads.

Also, regarding the debate on this and other squares in Valencia, the fourth consideration

del trànsit rodat resta fora del debat, com a qüestió «tècnica» la solució de la qual no admet discussió, almenys en relació amb alguns criteris essencials, com el flux del trànsit rodat o la unidireccionalitat de les vies urbanes.

També a propòsit del debat sobre aquesta i altres places de València, la quarta consideració denuncia precisament la idea del disseny dels espais urbans com a exclusiva manipulació d'elements que poden considerar-se secundaris. La caracterització d'un espai urbà ve condicionada essencialment per l'arquitectura. El «disseny» és impotent per a canviar aquesta caracterització i hauria d'orientar-se cap a l'ocupació integralment urbana de l'espai.

Finalment, la cinquena és un intent de concretar els valors característics de la idea tradicional de plaça, avui devaluada o malentesa. La concepció de la ciutat moderna no ha d'excloure els valors de la ciutat tradicional, no sols en l'ordenació dels centres històrics, sinó també en la regeneració dels nous eixamples. Aquells valors són vàlids encara. Abans de descartar-los caldria comprendre'ls, sense tergiversar-los.

Són cinc consideracions que apunten a incongruències en la crítica del moviment modern, la qual és incapaç d'articular un discurs veritablement nou i independent. No li s'ha de reprovar la impotència, però sí la inconseqüència.

Notes

- 1 Juvillà Ballester, *Renaturalització de la ciutat* (Diputació de Barcelona. Àrea de Territori i Sostenibilitat, 2019).
- 2 pic.twitter.com/TWd4hm6khB Animació de transformació urbana en Fleet Street de Londres. London National Park City* @LondonNPC 27/10/2019
- 3 Arthur O. Lovejoy i George Boas, *Primitivism and Related Ideas in Antiquity* (Baltimore, 1935), 447-56. Arthur O. Lovejoy, *Nature as a Aesthetic form* (Baltimore, 1948), 69-78..
- 4 Ricardo Moya Barberá, Begoña Serrano Lanzarote, Teresa Escrig i Ivan Cabrera-Fausto, "Characterization of damages in buildings after floods in Vega Baja County (Spain) in 2019. The case study of Almoradí municipality", *Case Studies in Construction Materials*, e03004 (2024):16-43, <https://doi.org/10.1016/j.cscm.2024.e03004>.
- 5 Juhani Pallasmaa, "Existential Homelessness. Placeless and Nostalgia in the Age of Mobility", *ANUARI d'Arquitectura i Societat*, 3 (2023):16-43, <https://doi.org/10.4995/anuari.2023.20471>.

precisely denounces the idea of the design of urban spaces as the exclusive manipulation of elements that can be considered secondary. The characterization of an urban space is essentially conditioned by architecture. "Design" is powerless to change this characterization and should be oriented towards the integral urban occupation of space.

Finally, the fifth is an attempt to specify the characteristic values of the traditional idea of square, today devalued or misunderstood. The conception of the modern city must not exclude the values of the traditional city, not only in the planning of historical centers, but also in the regeneration of new extensions. Those values are still valid. Before discarding them, they should be understood, without distorting them.

These are five considerations that point to inconsistencies in the criticism of Modernism, which was and still is incapable of articulating a truly new and independent discourse. It should not be condemned for its impotence, but rather for its inconsistency.

Footnotes

- 1 Eloi Juvillà Ballester, *Renaturalització de la ciutat* (Diputació de Barcelona. Àrea de Territori i Sostenibilitat, 2019).
- 2 pic.twitter.com/TWd4hm6khB Urban transformation animation on Fleet Street in London. London National Park City* @LondonNPC
- 3 Arthur O. Lovejoy and George Boas, *Primitivism and Related Ideas in Antiquity* (Baltimore, 1935), 447-56. Arthur O. Lovejoy, *Nature as a Aesthetic form* (Baltimore, 1948), 69-78.
- 4 Ricardo Moya Barberá, Begoña Serrano Lanzarote, Teresa Escrig and Ivan Cabrera-Fausto, "Characterization of damages in buildings after floods in Vega Baja County (Spain) in 2019. The case study of Almoradí municipality", *Case Studies in Construction Materials*, e03004 (2024):16-43, <https://doi.org/10.1016/j.cscm.2024.e03004>.
- 5 Juhani Pallasmaa, "Existential Homelessness. Placeless and Nostalgia in the Age of Mobility", *ANUARI d'Arquitectura i Societat*, 3 (2023):16-43, <https://doi.org/10.4995/anuari.2023.20471>.
- 6 Carles Llop Torné, "Depopulation, Overcrowding in Growing, Shrinking or Changing Regions: From the Collapse of Territorial Polarization to New Horizons? A Renewed Mosaic of Territorial

- ⁶ Carles Llop Torné, "Depopulation, Overcrowding in Growing, Shrinking or Changing Regions: From the Collapse of Territorial Polarization to New Horizons? A Renewed Mosaic of Territorial Habitat", *ANUARI d'Arquitectura i Societat*, 2 (2022): 14-28, <https://doi.org/10.4995/anuari.2022.18813>.
- ⁷ Maria Piqueras-Blasco, Maria, i Ivan-Cabrera-i-Fausto. "Prefabricated Housing Construction Throughout History." *archiDOCT*, 12(2) (2024): 33–41.
- ⁸ David Karle, "Piggybacking Historic Architecture: Air Rights and the Subdivision of Space". *ANUARI d'Arquitectura i Societat*, no. 1 (2021):312-30. <https://doi.org/10.4995/anuari.2021.16152>.
- ⁹ <https://www.valencia.es/pensem-la/va/resultats/>
- ¹⁰ https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_city_squares_by_size
- ¹¹ Ivan Cabrera i Fausto, Ernesto Fenollosa Forner, and Begoña Serrano Lanzarote. 2020. "The New Entrance to the Camí d'Onda Air-Raid Shelter in the Historic Center of Borriana, Spain". *TECHNE - Journal of Technology for Architecture and Environment*, no. 19 (January):290-97. <https://doi.org/10.13128/techne-7790>.
- ¹² *Denominazioni urbanistiche generiche italiane...*, n.d.

Referències de les imatges

Figura 1. Fotografia de l'autor

Figura 2. @LondonNPC

Figures 3-13. Fotografies de l'autor

Habitat", *ANUARI d'Arquitectura i Societat*, 2 (2022): 14-28, <https://doi.org/10.4995/anuari.2022.18813>.

- ⁷ Maria Piqueras-Blasco, Maria, i Ivan-Cabrera-i-Fausto. "Prefabricated Housing Construction Throughout History." *archiDOCT*, 12(2) (2024): 33–41.
- ⁸ David Karle, "Piggybacking Historic Architecture: Air Rights and the Subdivision of Space". *ANUARI d'Arquitectura i Societat*, no. 1 (2021):312-30. <https://doi.org/10.4995/anuari.2021.16152>.
- ⁹ <https://www.valencia.es/pensem-la/va/resultats/>
- ¹⁰ https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_city_squares_by_size
- ¹¹ Ivan Cabrera i Fausto, Ernesto Fenollosa Forner, and Begoña Serrano Lanzarote. 2020. "The New Entrance to the Camí d'Onda Air-Raid Shelter in the Historic Center of Borriana,

Spain". *TECHNE - Journal of Technology for Architecture and Environment*, no. 19 (January):290-97. <https://doi.org/10.13128/techne-7790>.

- ¹² *Denominazioni urbanistiche generiche italiane...*, n.d.

Image references

Figure 1. Picture by the author

Figure 2. @LondonNPC

Figures 3-13. Pictures by the author

Bibliografia

Bibliography

- Ajuntament de València. *Pensem la plaça de l'Ajuntament*. Accès el 25 de juliol de 2024. <https://www.valencia.es/pensem-la/va/resultats/>
- Cabrera i Fausto, Ivan, Ernesto Fenollosa Forner, and Begoña Serrano Lanzarote. 2020. "The New Entrance to the Camí d'Onda Air-Raid Shelter in the Historic Center of Borriana, Spain". *TECHNE - Journal of Technology for Architecture and Environment*, no. 19 (January):290-97. <https://doi.org/10.13128/techne-7790>.
- *Denominazioni urbanistiche generiche italiane...* n.d. N.p.: Lapùta. <https://www.laputa.it/denominazioni-urbanistiche-generiche>
- Juvillà Ballester, Eloi. *Renaturalització de la ciutat*. Diputació de Barcelona. Àrea de Territori i Sostenibilitat, 2019. https://llibreria.diba.cat/cat/llibre/renaturalitzacio-de-la-ciutat_61788
- Karle, David. "Piggybacking Historic Architecture: Air Rights and the Subdivision of Space". *ANUARI d'Arquitectura I Societat*, no. 1 (2021):312-30. <https://doi.org/10.4995/anuari.2021.16152>.
- London National Park City. *Fleet street vision*. Twitter, accessed October 27, 2019. pic.twitter.com/TWd4hm6khB
- Llop Torné, Carles. "Depopulation, Overcrowding in Growing, Shrinking or Changing Regions: From the Collapse of Territorial Polarization to New Horizons? A Renewed Mosaic of Territorial Habitat". *ANUARI d'Arquitectura I Societat*, no. 2 (2022):14-28. <https://doi.org/10.4995/anuari.2022.18813>.
- Lovejoy, Arthur O. "Nature as Aesthetic Norm", in *Essays in the History of Ideas*. Baltimore, 1948.
- Lovejoy, Arthur O, i George Boas. *Primitivism and Related Ideas in Antiquity*. Baltimore, 1935.
- Moya Barberá, Ricardo, Begoña Serrano Lanzarote, Teresa Escrig i Ivan Cabrera-Fausto, "Characterization of damages in buildings after floods in Vega Baja County (Spain) in 2019. The case study of Almoradí municipality", *Case Studies in Construction Materials*, e03004 (2024):16-43, <https://doi.org/10.1016/j.cscm.2024.e03004>. Lovejoy, Arthur O, and George Boas. *Primitivism and Related Ideas in Antiquity*. Baltimore, 1935.
- Pallasmaa, Juhani. "Existential Homelessness. Placeless and Nostalgia in the Age of Mobility". *ANUARI d'Arquitectura I Societat*, no. 3 (2023):16-43. <https://doi.org/10.4995/anuari.2023.20471>.
- Piqueras-Blasco, Maria, i Ivan-Cabrera-i-Fausto. "Prefabricated Housing Construction Throughout History." *archiDOCT*, 12(2) (2024): 33–41.