



BEN WILSON

# METRÒPOLIS

La història de les ciutats. L'invent més gran de la humanitat.

edicions  
**62**

Ben Wilson

# Metròpolis

La història de les ciutats.  
L'invent més gran de la humanitat.

Traducció de Jordi Boixadós

Edicions 62

Barcelona

Títol original: *Metropolis. A History of Humankind's Greatest Invention*  
© Ben Wilson, 2020

Aquest llibre ha rebut el suport  
del Departament de Cultura



*El paper utilitzat per a la impressió d'aquest llibre té la qualificació de paper ecològic  
i procedeix de boscos gestionats de manera sostenible.*

*Qualsevol forma de reproducció, distribució, comunicació pública o transformació d'aquesta obra  
requereix l'autorització escrita de l'editor; la llei preveu sancions per als infractors. Si necessiteu fotocopiar  
o escanejar algun fragment de l'obra, podeu sol·licitar permís al Centro Español de Derechos Reprográficos,  
a través del portal [www.conlicencia.com](http://www.conlicencia.com)*

*o bé trucant als telèfons 91 702 19 70 / 93 272 04 47.  
Tots els drets reservats.*

Primera edició: febrer del 2022

© de la traducció: Jordi Boixadós Bisbal, 2022

© d'aquesta edició: Edicions 62, s. a.  
Diagonal, 662-664. 08034 Barcelona  
[info@grup62.com](mailto:info@grup62.com)  
[www.edicions62.cat](http://www.edicions62.cat)

Fotocomposició: Moelmo

DIPÒSIT LEGAL: B. I. 339-2022

ISBN: 978-84-297-8006-2



## TAULA

<i>Introducció: El segle metropolità</i>	9
1. L'alba de la ciutat: Uruk, 4000-1900 aC	23
2. El guardià de l'Edèn i la Ciutat del Pecat: Harappa i Babilònia, 2000-539 aC	53
3. Cosmòpolis: Atenes i Alexandria, 507-30 aC	83
4. Megaciutat imperial: Roma, 30 aC-537 dC	109
5. Gastròpolis: Bagdad, 537-1258	135
6. Ciutats de guerra: Lübeck, 1226-1491	161
7. Ciutats del món: Lisboa, Malacca, Tenochtitlán, Amsterdam, 1492-1666	185
8. La metròpolis de la socialització: Londres, 1666-1820	213
9. Les portes de l'infern? Manchester i Chicago, 1830-1914	237
10. La síndrome de París: París, 1830-1914	265
11. Ànimes de gratacel: Nova York, 1899-1939	293
12. Aniquilació: Varsòvia, 1939-45	317
13. El so de la perifèria: Los Angeles, 1945-99	353
14. Megaciutat: Lagos, 1999-2020	395
<i>Agraiments</i>	437
<i>Notes</i>	439
<i>Llista d'illustracions</i>	461

## INTRODUCCIÓ

### *El segle metropolità*

Avui, la població urbana del món ha crescut en prop de 200.000 persones. Demà passarà el mateix, i demà passat igual, i així serà en el futur. Dos terços de la humanitat viuran en ciutats cap al 2050. Som testimonis de la migració més gran de la història, la culminació d'un procés de 6.000 anys que ens haurà convertit en una espècie urbanitzada a finals del segle actual.<sup>1</sup>

Com i on viurem és una de les preguntes més importants que ens podem fer. Gran part del que coneixem sobre la història i sobre la nostra pròpia època deriva de l'exploració d'aquest tema. Des dels primers assentaments urbans a Mesopotàmia al voltant del 4000 aC, les ciutats han actuat com a llocs d'intercanvis gegantins; la interacció dinàmica de persones en metròpolis denses, atapeïdes, ha generat idees i tècniques, revolucions i innovacions que han conduït la història. Fins al 1800, no més del 3-5 % de la població mundial vivia en àrees urbanes de dimensions considerables, però aquella ínfima minoria tenia un efecte desproporcionat en el desenvolupament global. Les ciutats sempre han estat els laboratoris de la humanitat, els viviers de la història. Atret pel magnetisme de la ciutat —com tants milions de persones cada setmana—, vaig començar a investigar i a escriure *Metròpolis* amb aquesta premissa: que el nostre passat i el nostre futur estan lligats, per a bé i per a mal, a la ciutat.

M'he capbussat en aquest tema, que presenta tants aspectes i és tan desconcertant, en una època que viu alhora un renaixement urbà espectacular i uns reptes sense precedents per al teixit urbà. A començaments del segle xx, la ciutat tradicional era un lloc ple de pessimisme, no d'esperança; la devoradora metròpolis industrial empresonava la seva gent, els enverinava el cos i la ment; estava provocant una ruptura social. A la segona meitat del segle xx, la resposta als horrors de la industrialització estava en ple apogeu: semblàvem en

procés de dispersió, i no de concentració. Grans metròpolis globals com Nova York o Londres experimentaven un declivi de la població. Els cotxes, els telèfons, el transport aeri de baix cost, la circulació de capital sense barreres arreu del món i, darrerament, internet, ens permetien escampar-nos, desmuntar el centre tradicional intens i atapeït. Per què volíem xarxes socials urbanes si teníem xarxes socials virtuals il·limitades? El centre —que, a més, patia onades de crims i destrucció física— es veuria reemplaçat per la perifèria, on creixien àrees industrials, campus universitaris i centres comercials, i on la gent treballava des de casa. Amb tot, els últims anys del darrer segle i les primeres dècades del present mil·lenni, aquestes prediccions s'han capgirat.

Sobretot a la Xina, una sèrie de ciutats antigues —i unes quantes de noves de trinca— han cobrat un esclat de vida, alimentades amb 440 milions de migrants del camp a la ciutat i coronades amb una orgia de construcció de gratacels. Arreu del món, les ciutats han reclamat el seu paper econòmic central. Més que facilitar la dispersió, l'economia del coneixement i les comunicacions ultraràpides encoratgen grans companyies, petites empreses, empreses emergents i professionals creatius freelance a bellugar-s'hi frenèticament com abelles en un rusc. Les innovacions tecnològiques, artístiques i financeres tenen lloc allà on els experts s'agrupen: els humans prosperem quan compartim coneixement, col·laborem i competim en entorns directes, i, en particular, a llocs que faciliten el flux d'informació. Allà on temps enrere les ciutats intentaven atreure grans plantes de producció o capturar una part del comerç global, ara competeixen pels cervells.

La dependència del capital humà i els beneficis econòmics derivats de la densitat urbana a les societats postindustrials estan remodelant les metròpolis modernes. Les ciutats d'èxit transformen economies senceres, tal com veiem en l'envejat creixement de la Xina, de la mà de les seves metròpolis. Cada vegada que una àrea dobla la densitat de població, guanya un 2-5 % de productivitat: les energies que les ciutats contenen ens fan col·lectivament més competitius i emprenedors. Aquesta potència no només es veu magnificada per la densitat, sinó també per la grandària.<sup>2</sup>

Un dels canvis més importants que el món ha experimentat en les tres últimes dècades és la manera tan impressionant com les metrò-

polis més grans s'allunyen dels seus països. L'economia global es desvia cap a unes quantes ciutats i ciutats-regió: el 2025, 440 ciutats amb una població de 600 milions d'habitants en conjunt (el 7 % del total) seran responsables de la meitat del producte interior brut mundial. En molts mercats emergents, una sola ciutat, com Sao Paulo, Lagos, Moscou o Johannesburg, produeix entre un terç i la meitat de la riquesa nacional. Lagos, amb el 10 % de la població de Nigèria, és responsable del 60 % de les activitats industrials i comercials del país; si declarés la independència i es convertís en una ciutat estat, seria el cinquè país més ric d'Àfrica. A la Xina, el 40 % de tota l'economia productiva la generen només tres macroregions urbanes. Aquest fenomen no és nou. De fet, contemplem un retorn a una situació habitual durant la major part de la història: el paper sobredimensionat de la ciutat superestrella en els assumptes humans. A l'antiga Mesopotàmia o a l'Amèrica Central precolombina, durant l'ascens de les *polis* gregues o en l'apogeu de les ciutats estat medievals, un grup selecte de metròpolis monopolitzaven el comerç i eren més competitives que els estats nació pel seu compte.

Al llarg de la història, aquesta divergència entre les grans ciutats i els països no ha estat mai només econòmica. El seu èxit vertiginós implica que xuclin el talent i la riquesa de localitats i regions menys afavorides; dominen la cultura; i, igual que les ciutats històriques, estan caracteritzades, ara més que mai, per una diversitat que cap altre lloc no els pot disputar. La proporció de residents nascuts a l'estranger en algunes de les metròpolis més poderoses de l'actualitat se situa entre el 35 % i el 50 %. Més joves, més formades, més riques i més multiculturals que les poblacions dels seus països respectius, les ciutats globals tenen més en comú entre elles. A moltes societats modernes, la divisió més profunda no és l'edat, la raça, la classe social o la que separa població urbana i rural, sinó que es troba entre les grans metròpolis i els pobles, les àrees residencials i ciutats mitjanes que han quedat endarrerides en el marc de l'economia del coneixement globalitzada. En molts sentits, la paraula «metropolità» té connotacions de glamur i d'oportunitats, però també és un mot en clau per a una mena d'elitisme —polític, cultural i social— que cada vegada genera més ressentiments. L'odi a la gran ciutat no és nou, és clar; hem passat una gran part de la història preocupats pels efectes corrosius de les metròpolis en la moralitat i en la salut mental.

La rapidesa impressionant de l'expansió de la covid-19 els anys 2019/2020 arreu del món va ser un penós tipus de tribut al triomf de la ciutat en el segle XXI; el virus es va estendre a través de les complexes xarxes de la societat —tant dintre de les ciutats com entre elles— que les ha fet alhora tan exitoses com perilloses per a nosaltres. Quan els urbanites van començar a marxar de ciutats com París o Nova York buscant la seguretat aparent del camp, sovint es trobaven hostilitat, acusats no només de portar malalties, sinó d'abandonar els seus conciudadans. Aquesta reacció era un recordatori de l'antagonisme entre ciutat i no-ciutat que es dona al llarg de la història —metròpolis com a llocs de privilegi i fonts de contaminació; llocs que ofereixen la promesa de la riquesa però dels quals fugim al primer senyal de perill.

Les epidèmies, les pandèmies i malalties han circulat per les rutes comercials i han assolat sense pietat àrees urbanes denses des de les primeres ciutats. El 1854, el còlera va matar el 6 % de la població de Chicago. Això, però, no va impedir que la gent continués acudint en massa a la metròpolis miraculosa del segle XIX: la seva població va passar de 30.000 habitants a començaments de la dècada de 1850 a 112.000 cap al final. I de la mateixa manera, el gegantisme urbà no mostra senyals de minvar ni tan sols davant de les pandèmies; sempre hem pagat un alt preu a canvi dels beneficis de la ciutat fins i tot quan la seva obertura, diversitat i densitat se'ns giren en contra.

La dimensió de la nostra urbanització recent es pot observar des de l'espai en les taques de llum que de nit esquitxen la superfície de la Terra. El renaixement es comprova a nivell de carrer. Moltes ciutats han passat de ser perilloses i una mica deixades a meitats i finals del segle XX a convertir-se en més segures i altament desitjables, modernitzades i més cares, plenes de vida, amb una enorme varietat de restaurants de gamma alta, menjar de carrer, cafeteries, galeries i activitats musicals. Alhora, la revolució digital ens promet un seguit de noves tecnologies que erradicaran molts dels desavantatges de la vida a la ciutat, amb la creació de «ciutats intel·ligents» amb milions de sensors incrustats que permetran que la Intel·ligència Artificial dirigeixi el trànsit, coordini el transport públic, erradiqui el crim i redueixi la contaminació. Les ciutats s'han convertit altra vegada en llocs on acudir sense pensar-s'hi, en comptes de fugir-ne. El nostre renaixement urbà contemporani és fàcil d'entreveure en el paisatge

urbà en moviment continu: en la gentrificació d'àrees que es trobaven en decadència, en l'increment dels preus dels lloguers, la rehabilitació d'edificis per a nous usos i l'exèrcit de gratacels que s'alcen a quasi tot arreu.

Xangai, que a principis de la dècada de 1990 era «un indret remot del Tercer Món» (segons un diari local) ple de boirum, s'ha convertit en la icona de la revolució postindustrial metropolitana, amb els seus resplendents i sobredimensionats gratacels. A imitació de Xangai i d'altres metròpolis xineses, la construcció mundial de gratacels s'ha incrementat un 402 % des del canvi de mil·lenni, de manera que el nombre total d'edificis de més de 150 metres i quaranta plantes ha passat de poc més de 600 a 3.251 en divuit anys; cap a la meitat d'aquest segle, hi haurà 41.000 edificis d'aquesta mena dominant les ciutats del món. L'abrupta verticalització del paisatge urbà és evident a tota la Terra, des de metròpolis tradicionalment de cases baixes, com Londres i Moscou, a ciutats d'expansió ultraràpida, com ara Addis Abeba i Lagos. Totes comparteixen un desig compulsiu de posar de manifest la virilitat en el perfil del seu paisatge.<sup>3</sup>

I les ciutats, alhora que s'enlairen, també van conquerint territori. L'antiga divisió entre el centre i els barris residencials s'ha desfet. Lluny de continuar sent l'estereotip del barri monolític i avorrit, moltes àrees residencials s'han anat tornant cada vegada més urbanes des de la dècada de 1980, amb llocs de treball, una diversitat ètnica cada vegada més gran, vida de carrer, onades de delictes i consum de drogues —dit d'una altra manera, han heretat moltes de les virtuts i els vicis del centre. La tradicional ciutat compacta envoltada d'un rerepaís d'àrees residencials ha trencat els seus límits i s'ha estès amb rapidesa. El resultat són metròpolis que ocupen regions senceres. La divisió, en termes econòmics, entre Londres i una gran part del sud-est d'Anglaterra costa de veure. Atlanta, Geòrgia (EUA), cobreix més de 5.200 km<sup>2</sup> (París, en canvi, ocupa 100 km<sup>2</sup>). A la megalòpolis més gran del món, Tòquio, hi viuen 40 milions de persones en 13.600 km<sup>2</sup>. Fins i tot aquest colós es veurà superat per les macroregions urbanes planificades per la Xina, com ara Jing-Jin-Ji, un conjunt de ciutats interconnectades que inclouen Pequín, Hebei i Tianjin, que cobrirà un territori de 218.000 km<sup>2</sup> amb 130 milions d'habitants. Quan parlem de «la metròpolis» en el segle XXI, no ens referim al districte central de negocis de Manhattan o al centre de Tòquio —la idea clàssica

d'allà on resideixen el poder i la riquesa—, sinó a vastes regions interconnectades on les ciutats es fonen amb altres ciutats.

És fàcil embriagar-se amb la visió resplendent de noves ciutats fortes i segures d'elles mateixes. La cursa per l'habitatge vertical s'ha convertit en el privilegi dels molt rics; és un símptoma del desig de fugir del desordre, la congestió i la confusió dels carrers, allà baix, i de buscar un port segur dalt dels núvols. Segons les Nacions Unides, els barris marginals i els assentaments informals mancats de serveis i infraestructures bàsics s'estan convertint en «el tipus de poblament dominant i característic» de la humanitat. Els estils de vida futurs de la nostra espècie són més fàcils de veure a les àrees superdenses i autoorganitzades de Bombai o Nairobi que en els rutilants districtes centrals de Xangai o Seül, o a les luxoses extensions residencials de Houston o Atlanta. Avui, 1.000 milions de persones —un de cada quatre habitants de ciutats— viuen en un barri de barraques, barri marginal, *favela*, *slum*, *shanty town*, *township*, *kampung*, *campamento*, *gecekondu*, *villa miseria* o qualsevol altre dels noms amb què s'anomenen aquesta mena d'àrees urbanes construïdes sense planificació pels seus propis habitants. Al voltant del 61 % de la força laboral mundial —2.000 milions de persones— es guanya la vida treballant en l'economia submergida, i moltes d'aquestes persones alimenten, vesteixen i proporcionen habitatge a les poblacions urbanes en expansió. Aquesta mena d'urbanisme de bricolatge omple els buits que deixen les administracions municipals, que senzillament són incapaces de gestionar el torrent de nousvinguts. Prestem molta atenció als innovadors de l'economia del coneixement que prosperen en el centres de les ciutats globals. Hi ha, però, altres persones que innoven: les que treballen a baix de tot, que mantenen les ciutats en marxa a còpia de treball dur i d'enginy.<sup>4</sup>

La ràpida proliferació simultània de gratacels i barris marginals pregona el «segle urbà» actual. Els ciutadans de fins i tot la megaciutat amb més penúries, eduquen millor els fills i gaudeixen d'unes comoditats materials més grans que els seus cosins rurals. A la primera generació de migrants del camp arribats a les *favelas* de Rio de Janeiro, l'analfabetisme afectava el 79 %; avui, el 94 % dels seus nets estan alfabetitzats. A les ciutats de l'Àfrica subsahariana amb més d'un milió d'habitants, la mortalitat infantil és un terç de la de les poblacions més petites. Només el 16 % de les noies de l'Índia rural entre

els tretze i els divuit anys que viuen en famílies amb ingressos inferiors als 2 dòlars al dia van a l'escola, a diferència del 48 % en el cas de Hyderabad. Des del començament de la vertiginosa urbanització de la Xina, l'esperança de vida ha augmentat vuit anys. Si vius a Xangai pots esperar viure vuitanta-tres anys, deu més que a les províncies rurals de l'oest del país.<sup>5</sup>

Entre les 200.000 persones que han migrat a una ciutat avui mateix n'hi ha que fugen de la pobresa rural. Empesos a abandonar la seva terra, la ciutat es converteix en l'única opció que tenen per guanyar-se la vida. Ara bé, les ciutats també ofereixen oportunitats que no es troben a d'altres llocs, com sempre ha estat. També exigeixen enginy i fortalesa mental. Els barris marginals miserables i insalubres a les ciutats en desenvolupament són alguns dels llocs més emprenedors del món. Alhora, fomenten xarxes complexes de suport mutu que alleugen els xocs i les penúries de la vida a la megaciutat. En un dels barris marginals més grans d'Àsia, Dharavi, a Bombai, hi viuen apinyades un milió de persones en només 2 km<sup>2</sup>. Uns 15.000 tallers d'una sola estança i milers de microempreses generen col·lectivament una economia interna de 1.000 milions de dòlars l'any. Una enorme quantitat de persones es dediquen a reciclar les muntanyes d'escombraries llençades pels prop de 20 milions d'altres habitants de Bombai. A desgrat de la immensa densitat i de la manca de vigilància policial (i d'altres serveis bàsics), Dharavi, igual que altres barris marginals gegantins, és un lloc on es pot circular amb una seguretat notable. A partir de finals de la dècada de 1990, un grapat de genis de la informàtica autodidactes van convertir un carrer de Lagos en el mercat de la tecnologia de la informació i la comunicació més gran d'Àfrica: Otigba Computer Village, on hi ha milers d'emprenedors i s'hi produeix una facturació diària de més de 5 milions de dòlars. L'efecte de clúster no beneficia només els banquers de Wall Street o de la Pudong New Area de Xangai, els creatius publicitaris del Soho de Londres o els enginyers de software del Silicon Valley i de Bangalore; també transforma la vida i l'estil de vida de milions de persones arreu del món a mesura que la urbanització s'estén i s'intensifica. L'economia urbana informal i de l'emprenedoria personal —ja sigui als carrers de Lagos, una ciutat en ràpid creixement, com en una metròpolis més rica com Los Angeles— és un testimoni de la capacitat humana de construir ciutats des de zero i organitzar societats funcionals fins

i tot enmig del caos aparent. És el fonament d'una experiència urbana de 6.000 anys d'antiguitat.

Per molt d'èxit que tinguin, les ciutats són un entorn dur i cruel. Si bé ofereixen oportunitats per millorar els ingressos i l'educació, també poden deformar l'ànima, rosegar la ment i contaminar els pulmons. Són llocs on sobreviure i negociar tan bé com puguem —focus de soroll, contaminació i superpoblació que destrossen els nervis. Un indret com Dharavi —amb el seu dèdal intricat de carrerons, l'aguda complexitat de l'activitat i la interacció humanes, la lluita constant per la supervivència, l'ofegadora concentració de persones, el desordre aparent i l'ordre espontani— és un recordatori de la vida urbana al llarg de la història, tant en el laberint d'una ciutat de Mesopotàmia, com en la desagradable anarquia de l'antiga Atenes, el garbuix atapeït d'una ciutat medieval europea o un barri marginal a la Chicago industrial del segle XIX. La vida a la ciutat és aclaparadora; les seves energies, el canvi incessant i els milions d'entrebancs, grans i petits, ens porten al límit. En el curs de la història, les ciutats han estat vistes com a fonamentalment contràries a la nostra naturalesa i els nostres instints, llocs que alimenten el vici i indueixen a patologies socials. El mite de Babilònia ressona al llarg de totes les èpoques: per molt rutilant que sigui el seu èxit, les ciutats poden aixafar els individus. Per molt que ens puguin captivar, també tenen molt de monstruós.

La manera com ens ocupem d'aquest entorn hostil i li donem forma per aprofitar-lo és fascinant. A *Metròpolis* no ho encaro senzillament com una mirada a les ciutats com a llocs de poder i de benefici, sinó com a espais d'hàbitat urbà que han tingut un efecte profund a l'hora de modelar les persones que hi viuen. En aquest llibre no parlem només d'edificis grandiosos o de planificació urbanística; hi parlem de persones que han viscut a les ciutats i de com s'ho han manegat per sobreviure a l'olla a pressió que representa la vida urbana. Amb això no volem dir que l'arquitectura no sigui important: el que es troba al cor de la vida urbana, i d'aquest llibre, és la interacció entre l'entorn construït i els humans. M'interessa més el teixit connectiu que manté unit l'organisme, i no tan sols la seva aparença externa i els seus òrgans vitals.

En la manera com les ciutats estan construïdes en capes successives de la història humana, en l'entrellaçament quasi infinit i incessant de les vides i les experiències humanes, les ciutats són alhora fasci-

nants i incommensurables. En la seva bellesa i en la seva lletjor, en el gaudi i la misèria, i en l'amplitud desconcertant de la seva complexitat i les seves contradiccions, les ciutats són un expositor de la condició humana, entitats a estimar i odiar alhora. Són zones volàtils, en un procés incessant de canvi i adaptació. Emmascaren la inestabilitat amb grandiosos edificis i punts de referència, per descomptat; però al voltant d'aquests símbols de permanència hi circula un remolí de canvi despietat. La destrucció i la reconstrucció contínues, conseqüència de la força de la marea, fan de les ciutats uns indrets captivadors, però alhora resulta frustrant com de difícils són de copsar. A *Metropolis* he intentat capturar les ciutats en moviment, no en estat d'immobilitat.

Durant la recerca per al llibre, he viatjat a una varietat de ciutats d'Europa, Amèrica, Àfrica i Àsia —a llocs que contrasten tant entre si com Bombai i Singapur, Xangai i Ciutat de Mèxic, Lagos i Los Angeles. Al llarg de la narració cronològica he triat una sèrie de ciutats que ens parlen no només del seu temps sinó de la condició urbana en general. Algunes d'aquestes ciutats, com ara Atenes, Londres o Nova York, són eleccions evidents; d'altres, com Uruk, Harappa, Lübeck i Malacca, potser no sonen tant. En examinar la història de les ciutats, he buscat material als mercats, els socs i els basars; a les piscines, els estadis i els parcs; a les parades de menjar de carrer i a les cafeteries; a les botigues, centres comercials i grans magatzems. He analitzat pintures, novel·les, pel·lícules i cançons, com també registres oficials a la recerca de l'experiència viscuda de les ciutats i de la intensitat de la seva vida diària. Les ciutats s'han d'experimentar a través dels sentits: mirant, olorant, tocant, caminant, llegint i imaginant per comprendre'n la totalitat. La vida urbana ha girat, la major part de la història, al voltant dels sentits: del menjar i de la beguda, del sexe i de les botigues, de la xafarderia i del joc. Totes aquestes coses que construeixen el teatre de la vida ciutadana són elements centrals a *Metropolis*.

Si les ciutats tenen èxit és, en bona mesura, perquè ofereixen plaer, emoció, glamur i intriga alhora que poder, diners i seguretat. En més de 6.000 anys, tal com veurem, la humanitat ha experimentat de manera contínua maneres de viure en la voràgine urbana. Ens en sortim bé, d'això de viure en ciutats, i les ciutats són creacions resilientes capaces de resistir guerres i desastres. Al mateix temps, no sabem construir ciutats; en nom del progrés, hem planificat i edificat llocs que em-

presonen en comptes d'alliberar, que ens fan desgraciats en comptes d'eivar-nos. S'han provocat moltes tragèdies innecessàries per culpa d'experts que van a la recerca del somni de la metròpolis perfecta, planificada científicament. O, si volem ser menys dràstics, la planificació sovint crea entorns asèptics, mancats de l'energia que fa que viure a la ciutat valgui la pena.

En una època en què no tan sols hi ha un nombre més elevat de grans ciutats sinó també enormes porcions del món habitat que es converteixen en zones urbanes, la qüestió de com hauríem de viure a les ciutats es fa més apressant. Només si comprem la magnitud formidable de l'experiència humana al llarg del temps i a través de les cultures podem començar a plantejar-nos resoldre un dels reptes més grans del tercer mil·lenni. Les ciutats no han estat mai perfectes i no es podrà fer mai que ho siguin. És més, gran part del plaer i el dinamisme de les ciutats prové del seu caos espacial. Amb això em refereixo a la diversitat d'edificacions, persones i activitats barrejades i obligades a la interacció. L'ordre és fonamentalment *antiurbà*. El que fa tan persuasiva la ciutat és el desenvolupament incremental —el procés mitjançant el qual s'ha construït i reconstruït des de zero al llarg de les generacions i que ha generat un teixit urbà densament entrellaçat i ric.

Aquest caos resideix al cor del que significa el fet urbà. Només cal pensar en ciutats com Hong Kong o Tòquio, on els gratacels presideixen carrers plens a vessar de vianants, mercats, petites botigues, parades de menjar, restaurants, bugaderies, cafeteries, indústria lleugera i tallers. O en un assentament com Dharavi dins d'una megaciutat caòtica que és el marc d'una activitat contínua i frenètica a nivell de carrer —una ciutat que cobreix totes les necessitats bàsiques a curta distància. Tal com defensava l'autora canadenca nascuda als Estats Units Jane Jacobs a la dècada de 1960, la densitat i la vida de carrer d'una ciutat generen urbanitat, l'art de la ciutadania. Els barris urbans per on es pot caminar són un dels ingredients fonamentals de la vida a la ciutat. Si pensem en les ciutats modernes arreu del món, on el comerç, la indústria lleugera, les àrees residencials i les oficines estan separades rigorosament, veurem que en molts casos aquesta classificació de funcions en districtes individualitzats ha tornat asèptiques les ciutats, les ha fet netes i endreçades però buides d'energia. La planificació pot produir aquests efectes. Els cotxes també. L'arri-

bada massiva dels vehicles de propietat privada —primer als Estats Units, després a Europa i finalment a l'Amèrica Llatina, Àsia i Àfrica— ha remodelat fonamentalment les ciutats. Les autovies no només han facilitat l'expansió de barris residencials i la creació d'àrees comercials fora de la ciutat, sinó que també han ajudat, amb carrers amples i plens de trànsit i amb milers de metres quadrats destinats a aparcament, a liquidar el que quedava de la vida al carrer.

Quan parlem que més del 50 % de la població mundial està urbanitzada, és ben possible que estiguem cometent un error. Una gran proporció d'urbanites moderns no fan vida urbana, o no tenen un estil de vida urbà —si amb això volem dir viure en barris on es pugui caminar, tenir accés fàcil a la cultura, l'entreteniment, l'esbarjo, els llocs de treball, els espais públics i els mercats. Una gran part d'aquest més del 50 % viu uns estils de vida de perifèria urbana, tant si és en cases unifamiliars ostentoses envoltades de gespa com en les anomenades «ciutats d'arribada» —campaments marginals vora els límits de metròpolis en ràpid desenvolupament.

El problema del segle XXI no és que ens estiguem urbanitzant massa de pressa, sinó que no ens estem tornant prou urbans. Quina importància té, això? No en tindria si ens poguéssim proveir a plaer del planeta on vivim. El fet que cada dia 200.000 persones es traslladin a viure a ciutats —o que ens hàgim convertit en una espècie majoritàriament urbana pels volts del 2010— crida l'atenció, però no ho explica tot. És molt més alarmant saber que mentre es preveu que la població urbana es dupliqui en el període 2000-2030, l'àrea ocupada per la jungla d'asfalt es triplicarà. Només en aquestes tres dècades, haurem estès la petjada urbana en una àrea equivalent a tot el territori de Sud-àfrica.<sup>6</sup>

Aquesta expansió urbana mundial empeny les ciutats a ocupar aigüamolls, àrees salvatges, selves pluvials, estuaris, manglars, planes inundables i terres agrícoles —amb conseqüències devastadores per a la biodiversitat i el clima. Es mouen muntanyes per obrir camí a aquest desgavell èpic d'urbanització. Es pot dir en sentit literal: des del 2012, s'han arranat sense pietat més de 700 cims muntanyosos al nord-oest remot de la Xina i la runa s'ha fet servir per omplir valls i crear un altiplà artificial on s'està construint una nova ciutat plena de gratacels resplendents anomenada Nova Àrea de Lanzhou, una parada en la Nova Ruta de la Seda.

Les ciutats xineses, igual que les dels Estats Units abans, s'estan fent menys denses al centre a mesura que la construcció de vies urbanes i edificis d'oficines obliguen la gent a marxar dels barris densament poblats i amb barreja d'usos cap a la rodalia. És part de la tendència global a la urbanització en forma d'extensions de baixa densitat i amb dependència del cotxe. Quan les persones s'enriqueixen, demanen més espai vital. Si els habitants de les ciutats xineses i índies decideixen viure amb les generoses densitats dels estatunidencs, el seu ús de vehicles i les seves exigències d'energia incrementaran les emissions globals de carboni en un 139%.<sup>7</sup> El sorgiment del coronavirus del 2020, i les amenaces de pandèmies futures, podrien fer que la tendència es girés contra les ciutats altra vegada i encoratjar molta gent a fugir de les metròpolis, llocs on els períodes llargs de quarantena i confinament són quasi insuportables i on el perill d'infecció és més gran. Si això passa, el dany ecològic serà greu.

En un clima més càlid, més humit i més rigorós, les ciutats podrien oferir una via de sortida. Tal com poso de manifest a través de la llarga història que *Metròpolis* resumeix, les ciutats són resilients, i nosaltres som una espècie urbana adaptable acostumada des de fa molt de temps a les pressions i les oportunitats de la vida a la ciutat. I val més que continuem innovant. En el segle actual, dos terços de les metròpolis més grans amb poblacions superiors als 5 milions d'habitants, entre les quals Hong Kong, Nova York, Jakarta i Lagos, estan amenaçades per l'augment del nivell del mar; moltes més es rosteixen amb l'augment de les temperatures i pateixen les conseqüències de tempestes destructives. Les nostres ciutats es troben a la primera línia d'una catàstrofe mediambiental imminent; per aquesta raó, precisament, podrien situar-se a la primera línia a l'hora d'atenuar els efectes del canvi climàtic. Una de les característiques més destacables de les ciutats és la seva capacitat per a la metamorfosi. Les ciutats s'han adaptat al llarg de la història a canvis climàtics, variacions de les rutes comercials, transformacions tecnològiques, guerres, malalties i turbulències polítiques. Les grans pandèmies del segle XIX, per exemple, van donar forma a les ciutats modernes perquè van forçar desenvolupaments en enginyeria civil, sistemes de sanejament i planificació urbanística. La pandèmia del segle XXI canviarà les ciutats de maneres que no podem ni començar a imaginar. S'adaptaran per necessitat en una era de crisi climàtica.

Quin aspecte tindrà aquesta evolució? Des de la primera aparició de les ciutats, les seves dimensions han estat determinades pels mitjans de transport predominants, les amenaces externes, la disponibilitat de recursos i el preu de les terres agrícoles adjacents. La major part de la història, aquests tres factors han restringit el creixement de les ciutats; només les societats riques i pacífiques han pogut estar amples. En aquest segle, l'amenaça per a la nostra seguretat no provindrà d'exèrcits invasors, sinó d'un clima inestable. Les ciutats densament poblades amb línies de transport públic, barris on es pot transitar a peu i una gamma àmplia de comerços i de serveis produeixen molt menys diòxid de carboni i consumeixen molts menys recursos que els poblements dispersos. El fet que siguin compactes redueix, fins a un cert punt, el xoc amb la natura perquè evita els pecats de la dispersió urbana. No preconitzo que ens apinyem com ramats al centre de les ciutats: és evident que no hi ha prou espai. Del que parlo és de la urbanització de les àrees metropolitanes —les àrees residencials i els barris perifèrics— a fi que adquireixin les formes i les funcions, la densitat, els usos diversos i el caos espacial associat als centres de les ciutats.

Durant els confinaments del 2020, la densitat urbana va passar de ser un benefici a representar una amenaça. La sociabilitat —un dels plaers de viure en una ciutat— es va convertir en una cosa a evitar a qualsevol preu com si els conciutadans fossin enemics mortals. Més que agrupar-se, s'ordenava a milers de milers de milions de persones que es mantinguessin apartats els uns dels altres; la vida ciutadana es va invertir. La vulnerabilitat de les poblacions urbanes davant la malaltia i els efectes dels confinaments, però, no ens haurien d'impendir constatar que la densificació és una manera vital d'assolir la sostenibilitat mediambiental. Economistes i urbanistes han lloat encertadament l'efecte de clúster que ha fet que les metròpolis urbanes tinguin tant d'èxit en l'economia del coneixement. Ara bé, aquest efecte funciona de maneres molt diferents, no es limita només a les empreses emergents del sector tecnològic. Les àrees urbanes compactes encenen l'espurna de tota mena d'innovacions i creativitat, també en l'àmbit dels barris —no pas el de les altes finances i la màgia de la tecnologia, sinó el de la vida de cada dia. La història ens ho ensenya. Dit d'una altra manera, les comunitats funcionals i enginyoses poden ajudar a fer ciutats més resilients, precisament en una època en què necessitem ser-ho; ciutats adaptables preparades per fer front

a nous reptes del canvi climàtic i les pandèmies. L'energia de Dharavi, de l'Otigba Computer Village de Lagos i de milers d'altres comunitats informals demostra aquest enginy urbà un dia rere l'altre.

Aquesta mena de solució exigeix una urbanització de la vida d'una magnitud veritablement immensa. Per damunt de tot, exigeix que la nostra imaginació accepti i aprofiti la diversitat d'allò que les ciutats poden ser. La història ens pot obrir els ulls, d'una manera fonamental, a l'àmplia gamma d'experiències urbanes.