

El Caire

Perpetuum mobile

El Caire és una ciutat en moviment constant, pel dinamisme dels seus carrers i mercats, el pes d'una història mil·lenària i un creixement imparable que planteja grans reptes urbanístics.

Carles Crosas Armengol
Universitat Politècnica de Catalunya





Vista del riu Nil travessant el Caire. Fotografia d'Aleix Saura i Àlex Uribe.

Attaba, el mercat ambulant més gran del Caire, vessa d'activitat des de primera hora del matí, en un formiguer continu de persones, vehicles i objectes de tota mena. Els crits dels venedors se senten entre el so incessant dels clàxons que componen una simfonia disharmònica eixordadora. Munions de persones desfilen arreu: algunes passegen de bracet, altres prenen el te, totes compren i venen... mentre es creuen amb transportistes que fan malabars sobre una bicicleta, amb carros de tota mena, cotxes, motocicletes i petits autobusos plens de gom a gom: tot és una demostració fascinant d'una mena d'ordre dinàmic urbà que la majoria confonem amb el caos.

Attaba és la metàfora de l'exuberància que caracteritza la gran megalòpolis africana i, juntament amb la plaça de l'Òpera i els jardins d'Az-bakeya, amb els seus viaductes i túnels, configura una gran intersecció urbana entre el centre modern i la ciutat islàmica. Precisament, la discussió sobre el futur d'aquest espai va ser l'excusa perquè més de dos-cents estudiants de l'Escola d'Arquitectura de Barcelona de la Universitat Politècnica de Catalunya s'endinsessin a l'enteniment urbanístic d'aques-

ta gran ciutat i el seu futur, en el marc d'un projecte de col·laboració i transferència entre universitats de les dues lleres de la Mediterrània.

Amb una mirada més superficial, a ulls dels turistes, el Caire és una ciutat excessivament eixordadora i contaminada, una parada obligada en la visita que ofereixen els operadors turístics de camí a les excepcionals piràmides de Gizeh, a ponent de la ciutat. En una perspectiva històrica, el Caire és també «la ciutat dels mil minarets», que amb dificultats preserva la monumentalitat de la que va ser una ciutat islàmica excepcional, plena de mesquites, sabils i minarets, i amb el seu famós Khan el-khalili, un dels basars més emblemàtics de l'Orient Mitjà. Però als ulls dels urbanistes, el Caire és moltes més coses i és, sobretot, un miracle urbà: una ciutat-aixopluc per a més de vint milions de persones que viuen, literalment, al mig del desert.

Amb la conquesta àrab d'Egipte, el califa Omar Ibn al-Khattab va fundar el primer assentament urbà, Al-Fustat, al marge dret del riu, no gaire lluny d'on els romans havien establert abans una fortalesa i a uns quilòmetres de l'antiga Menfis, capital mil·lenària de

«Attaba és la metàfora de l'exuberància que caracteritza la gran megalòpolis africana.»

l'antic Egipte. Van ser, però, els fatamites els qui, el 969 dC, van crear el centre definitiu d'Al-Qahira, que va esdevenir en segles successius el gran centre de la cultura i el comerç del món islàmic, espai estratègic de connexió entre Àfrica i Àsia. Al segle XIX, el colonialisme va deixar-hi també l'empremta, amb una ciutat dibuixada a imatge i semblança de París, dissenyada per un equip d'experts recomanats pel mateix baró Hausmann a petició del kediv Ismaïl Paixà. En aquell moment, els carrers rectes, amb diagonals i *roundabouts*, van traçar el centre modern de la ciutat, que en anys successius va ser ocupat per edificis estil *Belle Époque* que encara donen avui un valor afegit a l'actual *downtown*.

En els límits occidentals d'aquest centre, el *perpetuum mobile* de la ciutat el representa també el moviment persistent de les aigües del gran riu. Tal com va escriure Heròdot, «Egipte és un regal del Nil» i el Caire és la quinta essència del do de les seves aigües. El riu més gran d'Àfrica dibuixa un corredor verd al mig del desert, definint una estreta franja de terres fèrtils fins a arribar al gran delta que s'estén fins a Alexandria, i en el punt d'inflexió del qual se situa el Caire. En aquest espai geogràfic, maresmes i conreus van ser progressivament relegats per la construcció urbana, sobretot quan les grans preses d'Asuan, aigües amunt, van establir el cabal del riu i van fer que la urbanització de les lleres fos segura. Amb aquest nou escenari, petits palaus i viles van establir-se sobre l'illa de Zamalek, i van colonitzar també l'anomenada «Ciutat Jardí»: oasis urbans on viu la vegetació en un país on gairebé no plou i on la proximitat del desert es fa present tothora amb el polsim daurat que tot ho cobreix.

Amb el pas dels anys, la indústria del turisme va disposar els millors hotels i restaurants en la imponent façana fluvial, i el passeig que voreja el Nil, conegut com la *Corniche*, va convertir-se en un constant objecte de desig. No obstant això, els llavis del riu no són només espais d'ús exclusiu per al

turisme, sinó que tenen també un caràcter més popular, sobretot en els espais on amarran les barques que permeten passejar pel riu. De nit, aquestes barques es converteixen en espais d'alegria i de festa per als joves, amb neons de tots colors, tocs d'estil *kitsch* i alegre música *shaabi*. De dia, més arran de l'aigua, és possible sentir el silenci i el dring de l'aigua quan es travessa el riu amb una faluca, la barca tradicional sense motor i amb una única vela, que mena amb gran destresa un patró que desafia els corrents del gran riu.

Però la condició *perpetuum mobile* va molt més enllà de la ciutat central i de les lleres del Nil, perquè el gran Caire ha crescut més i més enllà, durant mig segle, amb noves ciutats i barris satèl·lit escampats pel desert, articulats al voltant d'unes autopistes que col·lapsen diàriament i obliguen a fer trajectes insuportables a una part important de la població. Tot i que el Caire va ser la primera ciutat africana amb metro, avui té una xarxa clarament insuficient per fer front als reptes de la mobilitat sostenible, amb només dues línies en funcionament i una tercera en construcció.

En els intents fracassats per organitzar millor una metròpolis tan poblada, cal incloure-hi un nou deliri iniciat els darrers anys: la construcció de la «Nova Capital», un projecte faraònic per desplaçar tot el poder polític i administratiu (els ministeris i els milers de funcionaris que hi treballen) en una «nova ciutat» per a sis milions d'habitants, a uns quaranta quilòmetres a l'est de la «vella capital», en una proposta que vol competir amb els grans projectes urbanístics dels països més emergents del planeta.

Paradoxalment, la «ciutat informal» continua sent l'expressió més genuïna del gran Caire: es tracta d'extensions quilomètriques que no han tingut cap mena de planificació, amb edificis alineats en carrers d'una amplada mínima i sense cap mena de

«El *perpetuum mobile* de la ciutat el representa també el moviment persistent de les aigües del gran riu.»



serveis urbans, una «ciutat» feta d'estructures elementals de pòrtics de formigó i totxo que s'encimbellen fins a deu plantes, constituint un patró únic de superdensitat, on s'estima que viuen, «al marge», més de set milions de persones.

La desmesura del Caire urgeix polítiques i projectes adequats per a aquesta metròpolis tan singular, que dissenya el seu futur amb plans d'escala regional des dels anys 1950. D'acord amb els actuals Objectius de Desenvolupament Sostenible, caldrà

intentar esborrar alguns dels patrons de l'urbanisme del segle XX que han dibuixat una ciutat dependent de l'automòbil, feta de barris monofuncionals i de *gated-communities*. La recerca de noves solucions no s'hauria de confondre, però, amb l'aplicació acrítica dels clixés de l'urbanisme global i benpensant, que pregonen solucions ecosostenibles i universals, capaces de «curar» tots els mals urbans de les ciutats. Descobrir les lliçons urbanes del seu passat i revelar l'ADN de la «vella capital» per reinterpretar-lo i reprojectar-lo al futur és el gran repte del segle XXI, per fer-la més habitable, més ecològicament equilibrada, més funcionalment eficient i més socialment justa. ●

Attaba, el mercat més gran del Caire. Fotografia de l'autor.