

TIERRA ORDENADA.

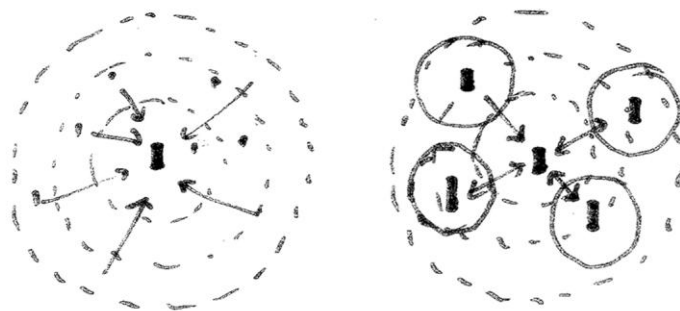
[Prólogo].

Para mí, la arquitectura comienza por el valor del contexto y la manera en que se relacionan proyecto y ciudad, que, como aspectos claves de la arquitectura (si bien son obvios y fundamentales), a través de un simple paseo por la ciudad nos damos cuenta de la cantidad de ejemplos que niegan esta relación, centrándose solo en su condición de objeto arquitectónico.

[Acto I]. SOBRE LA CIUDAD. El contexto que habitamos.

Partimos de un modelo de ciudad y urbanismo eficaz, pues no podemos negar que cumplen con las definiciones actuales (según la RAE) de lo que es o se espera de ellos: *'Un conjunto de edificios y calles, regidos por un ayuntamiento, cuya población densa y numerosa se dedica por lo común a actividades no agrícolas'* y *'Organización u ordenación de los edificios y espacios de una ciudad'* respectivamente. Pero la realidad es que este modelo actual podría catalogarse como insuficiente y obsoleto, y si nos remitimos a la primera definición que apareció en la misma RAE, que definía el urbanismo como *'conjunto de conocimientos que se refieren al estudio de la creación, desarrollo, reforma y progreso de los poblados en orden a las necesidades de la vida urbana'*, observamos que hay piezas del puzle que se han ignorado, y piezas que hacen falta añadirse.

Han sido diversos acontecimientos históricos y factores, como el crecimiento descontrolado de las ciudades los que han provocado que se diera una respuesta inmediata a los problemas del momento, sin tener en cuenta en muchos casos el desarrollo futuro de estas ciudades. Esto podemos verlo por ejemplo en el desarrollo del modelo de los barrios dormitorio, la expansión descontrolada de las ciudades y otra gran serie de decisiones urbanas que estamos pagando hoy día.



El modelo de ciudad expansiva frente al modelo de ciudad sin centros.

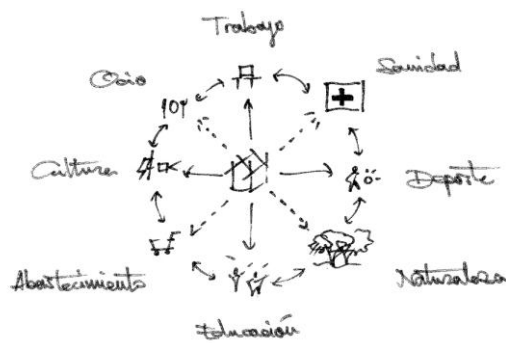
Entre ellas, quizá la fundamental, la que más ha influido en el trazado de las ciudades es priorizar su crecimiento enfocado al movimiento. Debido a la aparición del automóvil se ha propiciado una ciudad extensa, dispersa... en muchos casos falta de equipamientos y servicios que obligan al ciudadano a trasladarse continuamente para cubrir sus necesidades.

El otro motivo a cuestionar que se ha hecho más evidente durante el confinamiento, es que la que gran parte de la vivienda construida responde a un modelo antiguo, totalmente obsoleto desde el aspecto social, constructivo, energético... Hasta ahora los habitantes de las ciudades no creo que fueran del todo conscientes de la situación real de las ciudades que habitaban, pero ahora mucha gente busca y reclama un nuevo modelo de vivienda y de ciudad.

¿Y cuál es la solución a estos problemas? El objetivo claro es un modelo de ciudad resiliente, basado en las relaciones urbanas, ya sean inmediatas (cercanas) o intermedias. La flexibilidad como un objetivo prioritario, dado que la dinámica urbana es imprevisible, y la adaptabilidad, como una condición esencial que no debe tener obstáculos.

Esto significa, generar un modelo híbrido y eficiente, con oportunidades, en el que las personas no pierdan una gran parte de su vida yendo y volviendo del trabajo, a comprar, a buscar ocio, cultura...

¿Cómo? Generando en la ciudad las herramientas para que los cambios necesarios puedan suceder. Dar lugar a una comunidad que no solo cubra las necesidades, sino que también permita que las ciudades sean disfrutadas, mejorando considerablemente la calidad de vida de los ciudadanos que las habitan: construir ciudades dentro de ciudades.



Propuesta reciente del modelo de ciudad en 15 minutos.

Sobre el futuro de las ciudades, Ryue Nishizawa comentó en una entrevista: *'Una ciudad sin centros es más democrática, con usos de espacios más igualitarios, y con la convivencia de la naturaleza, que tiene un profundo significado en mejorar la calidad de vida de las personas que la habitan. Puede haber muchas personas haciendo diferentes actividades en diferentes partes de la ciudad y no concentrados en puntos determinados de la ciudad'*.

Yona Friedman, arquitecto de las utopías y las ciudades infinitas, confesaba: *'Cuando era un niño en edad escolar descubrí que una casa no existe por sí sola, que no termina en los límites exteriores de la planta baja, pero que continuaba hacia las calles y el jardín, y luego a la casa de enfrente. La casa de enfrente continuaba a la que estaba enfrente de esta, y así continuaba. El imaginarse una casa era imaginarse un mundo entero'*.

Personalmente, no visualizo una ciudad futura alejada de las palabras que antes citaba. Una ciudad, recalco, cuyo principio fundamental son las relaciones. Trasladar la calidad de vida que se disfrutaba en los pueblos a la ciudad, potenciando las comunidades y mejorando la

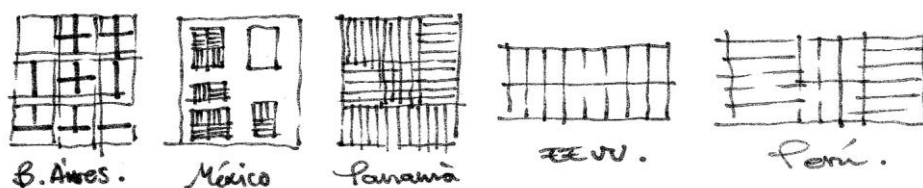
integración del espacio construido dentro del paisaje natural, en lugar de destruir el valor del entorno existente y sustituirlo por árboles en la fachada o en la cubierta. Poner en valor aquello que realmente tiene valor, no destruir, sino adaptar, mejorar...

Construir ciudad.

[Acto II]. LA MANZANA CERDÁ. Archipiélago urbano.

'Todo lo que es producto de actos humanos ha de tener su razón de ser en la voluntad deliberada del hombre que lo produjo; esto que se llama casualidad, si es admisible para explicar algo, que lo dudamos, no podría bajo ningún concepto explicarnos satisfactoria y filosóficamente lo que el hombre ha hecho. Lo que sucede es que la investigación de las razones y causas de la existencia de una cosa no se presenta siempre a la mano; exige estudio, y la pereza que rehúye el trabajo de la investigación se aviene fácilmente a todo, y se da por satisfecha invocando el acaso'. I. Cerdá.

A través del estudio de la evolución de los modelos urbanos surge el Plan Cerdá. Rechazando el concepto de centralidad, y enfocándose en los modelos de las ciudades coloniales en América, se basó en las mallas reticulares de la época llegando a la conclusión de que la manzana cuadrada es la que mejor responde a su idea igualitaria, ya que al tener la misma longitud en todas las calles, no cabe predominio de uno sobre otro.



Antecedentes americanos de mallas urbanas.

'El modelo permite potenciar los valores que el mismo plan Cerdá establece: igualitarismo, racionalismo o flexibilidad en el doble sentido de una estructura abierta a posibles variaciones que no alteren la idea general, y a reelaboraciones que se pueden hacer de ellos'.

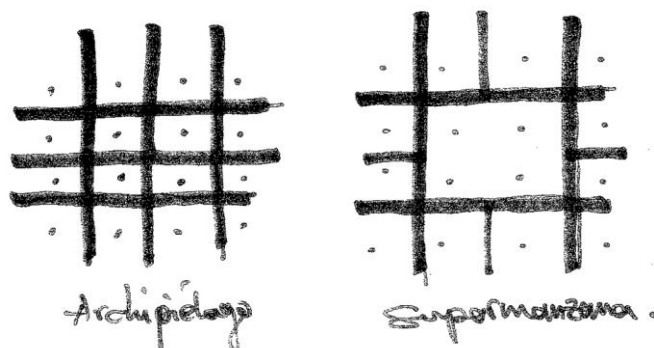
'En 1860, tras la aprobación del plan la ciudad comenzó a extenderse rápidamente por las zonas contiguas al casco antiguo y a lo largo del eje que unía la ciudad con la villa de gracia. Dicho eje, al unirse con la ciudad medieval a través de la plaza de Cataluña se constituyó en centro representativo del ensanche. De esta manera, la total homogeneidad prevista por Cerdá desapareció en las primeras fases. Otro punto sustancial es que de haberse mantenido la densidad prevista, Barcelona hubiera ocupado toda su extensión en 1900; esto supuso no solo un cambio cuantitativo en su capacidad, sino también cualitativo en la morfología urbana. Por todo esto, solamente su trazado aparece con fuerza en la Barcelona de hoy en un marco general desdibujado'. Revista 2C, Construcción de la ciudad, 1972.

¿Cómo intervenimos la ciudad? ¿Debemos actuar de manera radical o debemos optar por continuar la trama? ¿Podemos potenciar el valor intrínseco del Plan Cerdá, buscando una solución intermedia adecuada a lo que la ciudad necesita en un determinado lugar?

El confinamiento ha puesto de manifiesto que la ciudad tiene que ser diferente. Más libre, más flexible, con menos ruido... El coche tiene que pasar a ser un actor secundario en el diseño del espacio urbano, y este espacio urbano compartido de la ciudad debe rediseñarse.

En el caso que nos ocupa, considero que continuar la fragmentación en 'islas' de la parcela elegida no aporta nada diferente a la ciudad. Esto no quiere decir que esté en contra de la trama del Plan Cerdá, únicamente que, debido al lugar que ocupa y dadas las relaciones que se muestran evidentes en el diagrama, contar con una mayor diversidad de espacios enriquece el entorno urbano, por lo que partiendo del modelo de supermanzana podemos probar un mayor abanico de soluciones que respondan en mejor medida a las necesidades actuales y futuras.

La solución de las supermanzanas es un modelo que se está probando cada vez más en ciudades de media y alta densidad, que apuestan por recuperar el espacio destinado a los vehículos en las calles, reduciendo su tráfico y devolviendo la ciudad a sus ciudadanos. Sin embargo, y aunque sus fundamentos sean positivos y adviertan las deficiencias ya descritas en cuanto al daño que causan los vehículos, debemos ser cautos y recordar que ningún modelo es perfecto en su aplicación, que exige de su análisis y estudio, y que no funciona del mismo modo ya no solo en diferentes ciudades, sino en diferentes zonas de la misma ciudad.



Las posibilidades de la supermanzana.

Por ello debemos aplicarlo de manera local, sin perder la perspectiva global de cómo influye en la ciudad. La decisión no se basa exclusivamente en el trato del perímetro, o en cómo y dónde se definen los límites, sino también en la manera de actuar en su interior.

El futuro de las ciudades, como indiqué anteriormente, pasa por la desaparición de los centros, la flexibilidad y la hibridación de servicios. También requiere ser eficiente y sostenible. Con la edificación, con el medio ambiente, y con el objetivo de concienciar a las personas de que esa es la única dirección posible a tomar. Y la sostenibilidad requiere de inteligencia a la hora de proyectar, no del número de árboles que añadimos al proyecto o de lo verde que este parece.

El futuro de la ciudad requiere densidad, ni mucha, ni poca, la adecuada según el contexto. Pero eso sí, no podemos volver a cometer el error de que las ciudades repitan ese crecimiento descontrolado, que sigan aumentando sus límites causando un fuerte impacto en el patrimonio territorial y el paisaje que nos rodea.

Las ciudades reclaman densidad porque siguen creciendo, y según las proyecciones de la ONU se espera que para 2050 el 70% de la población mundial habite en ellas, pero en España ese porcentaje llegaría al 88% (actualmente algo menor del 80%). *'La tendencia general y estructural del planeta es un proceso continuo de urbanización'*. Joaquín Recaño, Centre d'Estudis Demogràfics.

A una mayor densidad, mayor necesidad de servicios inmediatos, mayor cantidad de espacios públicos y, por supuesto, mejor calidad de éstos; a mayor densidad (bien organizada), mayor diversidad, y usos más democráticos y justos. De ahí mi decisión de defender el uso de la supermanzana en este caso. La ciudad es enriquecida por la cantidad y la calidad de sucesos que ocurren en ella, y eso es lo que persigue esta propuesta.

[Acto III]. EL PROYECTO. La arquitectura como vehículo de transición.

Vivimos en un tiempo convulso, aunque todos lo son. La tecnología transforma vorazmente la sociedad y su cultura, y da la sensación de que no hay periodo de adaptación. Y la arquitectura es un reflejo de la sociedad, y siendo atrevidos, la sociedad también lo es de la arquitectura que consume y le rodea. Es por ello que vive inmersa también en la lucha por su propia supervivencia, tratando de adaptarse bien a las necesidades actuales o (más bien) a las exigencias del mercado.

Habitamos en gran parte un modelo rígido, obsoleto, pero la tendencia en la ciudad está cambiando. Las recientes crisis económicas y la situación actual debido a la pandemia del Coronavirus son advertencias claras de que los modelos actuales no son los adecuados, y que se requiere un cambio, social y urbano. Arquitectónico.

Eficiencia, resiliencia, sostenibilidad, ciudad productiva, ciudad verde, ciudad en 15 minutos...

'Nos situamos en la disyuntiva del entendimiento de la arquitectura como problema de construcción del espacio o como problema de representación del espacio. Nosotros afirmamos que la arquitectura es sobre todo un problema de construcción del espacio, y que la sabia y emotiva utilización de la materia constructiva en la resolución de un espacio y forma es suficiente garantía de calidad cultural'. Andrés Perea Ortega.

La arquitectura como vehículo porque ha de ser una herramienta, no un fin, y de transición porque permite y acompaña el cambio, adaptándose a los tiempos y necesidades, no permaneciendo fija o inmutable, y es la vivienda en concreto la que debe seguir esta premisa por encima de todo.

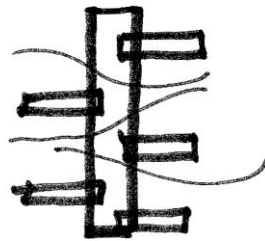
El objetivo de la propuesta que se plantea no persigue proponer nuevos modos de habitar la arquitectura, sino que la arquitectura en sí sea el elemento que permita que esos cambios puedan llevarse a cabo al ritmo en que la ciudad lo requiera.

Pretende una arquitectura que esté viva.

Se mantiene la propuesta de 70.000 m², dedicando un 25 % de la superficie a los equipamientos (17.500 m²), y los 52.500 m² restantes a las viviendas.

La tipología elegida parte de los modelos básicos de unidad habitacional, entendiendo la figura del bloque como un elemento integrador, frente a modelos más restrictivos o menos asequibles socialmente como la torre. Un sistema dominó que permite el intercambio de piezas en su interior, mezclando usos o sustituyendo tipologías a lo largo de la vida útil del edificio.

De lo general a lo particular, la parcela se ha organizado a partir de un elemento conector, el muelle, que atraviesa toda la longitud del solar, establece un recorrido directo a través de sí mismo para llegar a los diferentes edificios, y un recorrido indirecto abandonándolo para llegar a los diferentes espacios urbanos que resultan de la disposición de los edificios.



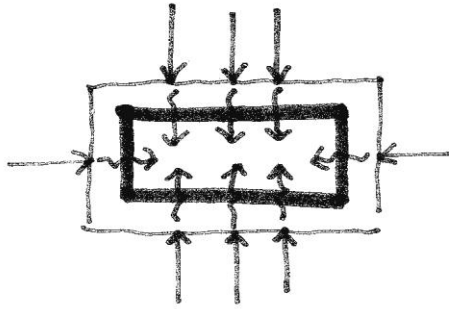
El muelle. Maclas y recorridos.

El muelle tiene no solo un carácter de tránsito, sino que también pretende ser un lugar de estancia, un puente y un mirador que acoge equipamientos temporales. En el muelle atracan los edificios. Se conectan a los bloques híbridos, pensados como un espacio permeable, totalmente flexible, que permite la coexistencia de los equipamientos de la ciudad y las necesidades de los residentes del edificio.

Las primeras plantas, por lo tanto, se plantean como una extensión del espacio urbano, abiertas, dinámicas y de bajo impacto en el entorno, permitiendo que la mayor parte de la parcela se dedique a que surjan diversos escenarios urbanos (plazas, jardines, parques...).

En cuanto a las viviendas, surgen como bloque sobre los equipamientos a partir de un 'grid' de 8,60 x 4,30 m. El objetivo de esta retícula es establecer unas viviendas cuyo mínimo sean dos módulos (total de 74 m²), y que éstas sean pasantes para aprovechar la ventilación natural cruzada gracias a la orientación del bloque.

Estos módulos se sitúan en el interior del bloque (núcleo), y son rodeados por un anillo que actúa como espacio amortiguador. Este anillo sirve para situar los corredores de acceso a las viviendas y las terrazas, que protegen de esta manera el interior de las viviendas del sol mediante sus voladizos, y también mediante la piel que se proyecta alrededor de sus límites.



El bloque. Los espacios amortiguadores.

Esta piel continúa la idea de construir una arquitectura viva, y no se plantea como algo rígido. No es ni siquiera una piel, porque no es cerrada, pero protege. Es una piel mínima, articulada. Se plantea una subestructura de madera ligera que permite recuperar el uso tradicional de la celosía de madera en módulos individuales y móviles.

Este tipo de 'brise soleil' no es ajeno a la cultura y tradición catalana (sirva como humilde homenaje a la obra de J. A. Coderch), y permite dotar de movimiento y vida a la fachada dado su carácter orgánico y ligero, que se contrapone a la masividad del bloque y las grandes estructuras planteadas.

Y ya en lo particular, y dentro de esta retícula, aparecen las tipologías y sus múltiples configuraciones. En la propuesta se desarrollan diferentes tipos: 1, 2, 3 habitaciones, dúplex... Que se engloban en dos grupos diferenciados, las tipologías tradicionales y las tipologías colaborativas, que incluyen modelos de 'coliving' y modelos de 'coworking'.

Por último, y no menos importante, el acceso a las viviendas, independiente a los servicios comunes, e incluso, independiente de las propias viviendas. El núcleo de comunicaciones se extrae del interior del propio bloque, con el objetivo de no influir en la trama, el planteamiento y uso del edificio, y se sitúa en el exterior, en el espacio urbano como un apéndice del edificio.

[Epílogo].

'Fruto del amor del hombre con la tierra, nace la casa, esa tierra ordenada en la que el hombre se guarece cuando la tierra tiembla - cuando pintan bastos- para seguir amándola'. Saenz de Oiza, adaptación de la frase de Camilo José Cela.