

“Vivir y convivir. Pensar la ciudad. Alternativas a la manzana Cerdà, o no ...”

“La ciudad es el espacio público donde la sociedad se retrata, un reflejo de nuestros valores, pero también de nuestras desigualdades (...) Conocer a que elementos damos la centralidad en el espacio urbano, nos muestra que sociedad creamos.”

Jürgen Habermas.

Actualmente las ciudades son el legado de modelos urbanos desfasados, donde la centralidad recaía en elementos de movilidad como los coches, donde el hombre medio, con buena salud y que se desplaza en vehículo privado era la referencia principal en torno a la cual la ciudad se configuraba. Sin embargo, hoy en día es necesario contemplar que hay una gran diversidad de referencias o modelos de desarrollarse y la ciudad debe responder para dar cabida a todos ellos.

La idea de comunidad y la estrecha relación que debería haber entre los vecinos que la componen ya no existe, hoy en día esas relaciones se han dispersado y se han acabado diluyendo, sin embargo, es necesario volver a darle el valor que merece, el sentimiento de formar parte de una comunidad que colabora e incentiva un trabajo en conjunto para mejorar día a día su entorno más inmediato.

Actualmente las ciudades donde vivimos, convivimos y nos desarrollamos funcionan como organismos muy complejos, donde se superponen diversidad de flujos que confluyen en el espacio público, esta coexistencia a menudo provoca un gran desequilibrio en cuanto al reparto de este espacio urbano se refiere. El coche privado sigue colapsando las calles y avenidas por las que discurrimos dejando al peatón relegado a transitar por un estrecho margen donde no hay cabida para el uso y disfrute de la propia calle.

La relación entre lo público y lo privado. Otra de las características que define nuestras ciudades es la privatización de los espacios, la tendencia a cercar cada uno de los espacios disponibles dentro de la trama urbana, esto da lugar a un modelo de ciudad fraccionado donde el espacio privado predomina y define nuestro habitar. ¿no deberíamos contemplar la ciudad como un modelo abierto? Al fin y al cabo, la ciudad la hacemos y es de todos.

Es interesante destacar como deberían de concebirse los espacios públicos destinados al peatón, son estos espacios los que van a configurar nuestra experiencia a la hora de recorrer la urbe, reside en las cualidades de estos espacios la mejora directa de nuestras vidas. Por ello el espacio público debería concebirse como un espacio de apropiación, pensado casi como el salón de nuestros hogares, estos espacios deberían ser flexibles a cambios, deberían de otorgar las bases que nos permitirán desarrollarnos en función de nuestros gustos y necesidades, favoreciendo la relación como los demás.

Si estos espacios son capaces de acogernos de tal manera que nos encontremos a gusto dentro de ellos, serán capaces de transformar nuestra percepción de ellos, y dejar de ser espacios de paso, para convertirse en espacios de estar, convivir, compartir y colaborar.

La mayoría de los puntos aquí destacados podemos observarlos en el caso práctico de la ciudad de Barcelona. Una ciudad que se identifica por su morfología, pensada alrededor de 1860, y proponiendo un modelo de ciudad que respondía a los intereses y preocupaciones de la época, el plan Cerdá estableció las bases de este modelo, sin embargo, ha sido el tiempo y la sociedad, más preocupada por los intereses propios y la rentabilidad de los espacios, que, por el bien común, la que ha acabado de definir la imagen que hoy en día se presenta ante nosotros.

Una de las características que en un primer momento llaman mi atención es la configuración de cada una de las manzanas que conforman el conjunto, el colapso del perímetro, en la mayoría de los casos, generando un límite completamente impermeable que establece una ruptura total del espacio de la calle con el vacío interno de las manzanas. Un vacío que más allá de cumplir con algunas de las exigencias de confort, tanto de ventilación como de soleamiento de las propias viviendas dispuestas a su alrededor, queda como un espacio residual, en el que no existe una regulación en cuanto a su uso y se convierten en el contenedor de todo aquello que no se quiere mostrar al exterior.

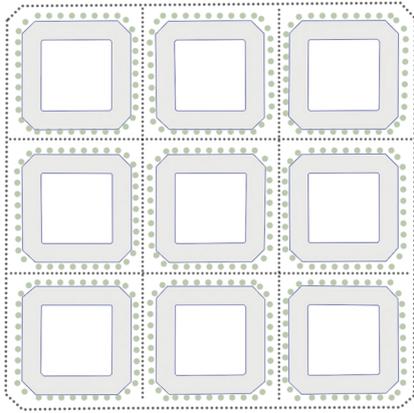
Esto se materializa en la propia arquitectura que define estas manzanas, mostrando dos caras muy distintas, la primera enfrentada a la calle, y configurada como una "bella" máscara que responde más a cuestiones estéticas superfluas, que a la propia realidad de las viviendas que se encuentran tras ella, y la segunda la enfrentada al patio interior, donde se muestra una realidad muy distinta, esa máscara en ocasiones desaparece y revela un lenguaje mucho más humano, donde el esparcimiento dentro de la vivienda se vuelca de forma más evidente hacia este espacio, otorgándole una diversidad individual que revela el modo de vida de sus ocupantes.

Son también estos vacíos los que sin embargo ocupan un gran porcentaje de la propia trama de la ciudad, no es lógico por tanto pensar que los ciudadanos deban desarrollarse y discurrir por aceras estrechas que no permiten su desenvolvimiento cuando al otro lado de los edificios la ciudad guarda espacios que poseen el potencial oportuno para ser reconfigurados y otorgar experiencias únicas.

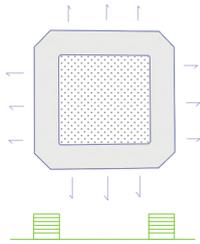
Mi propuesta trata por tanto de abrir a la ciudad estos espacios hasta ahora privados, para que se conviertan en el espacio de esparcimiento y recorrido del peatón como alternativa a la calle, pero que al mismo tiempo formen y se establezcan como la materialización del sentido de comunidad que debería existir dentro de cada una de las manzanas, así serán los propios vecinos con su cooperación los que establezcan el carácter de su propia manzana y la configuren a sus propias necesidades, otorgando un espacio para ellos mismos pero también para la ciudad, esto en su conjunto conformara una gran diversidad de espacios, multitud de experiencias completamente diferentes que podrán sucederse de forma ininterrumpida a lo largo de toda la trama ciudad, donde el coche con su ruido y contaminación no tiene cabida pues su desarrollo puede seguir manteniéndose donde hasta ahora ha estado.

Si hay una trama que responde al coche ¿por que no crear una trama que responda al peatón?

..... TRAFICO RÁPIDO RODADO
 ●●● ARBOLADO



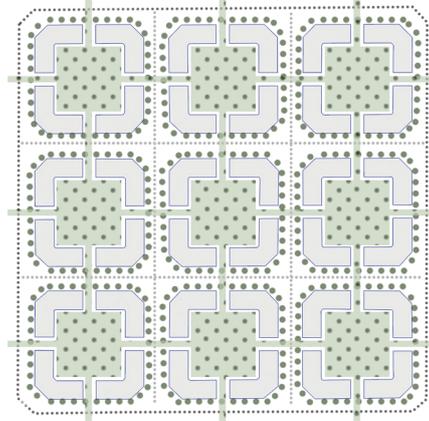
CIUDAD FRAGMENTADA



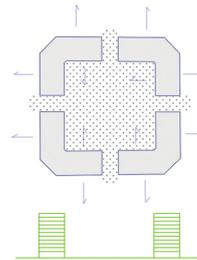
ANÁLISIS ACTUAL

- Perímetro cerrado
- Espacio central residual
- Vivienda orientada al exterior
- Densidad media PB + 5 = 50.000 m²

..... TRAFICO RÁPIDO RODADO
 TRAFICO PRIORIDAD PEATÓN
 ●●● ARBOLADO
 — TRAMA PEATÓN

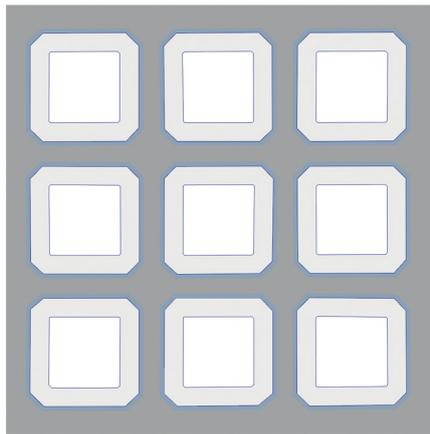


CIUDAD CONTINUA

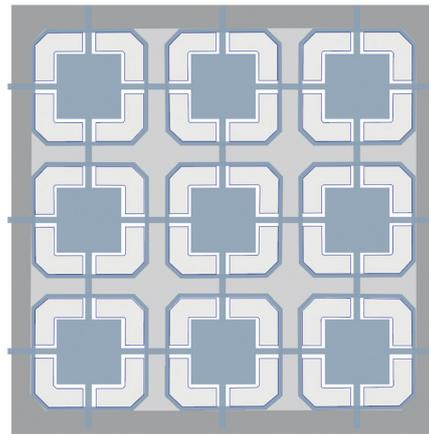


PROPUESTA

- Manzana abierta
- Espacio central comunitario abierto
- Vivienda con doble orientación
- Densidad media/alta PB + 10 = 70.000 m²



— ESPACIO RESERVADO AL PEATÓN
 — ESPACIO RESERVADO AL VEHÍCULO



— ESPACIO RESERVADO AL PEATÓN
 — ESPACIO RESERVADO AL VEHÍCULO
 — ESPACIO PRIORIDAD PEATÓN