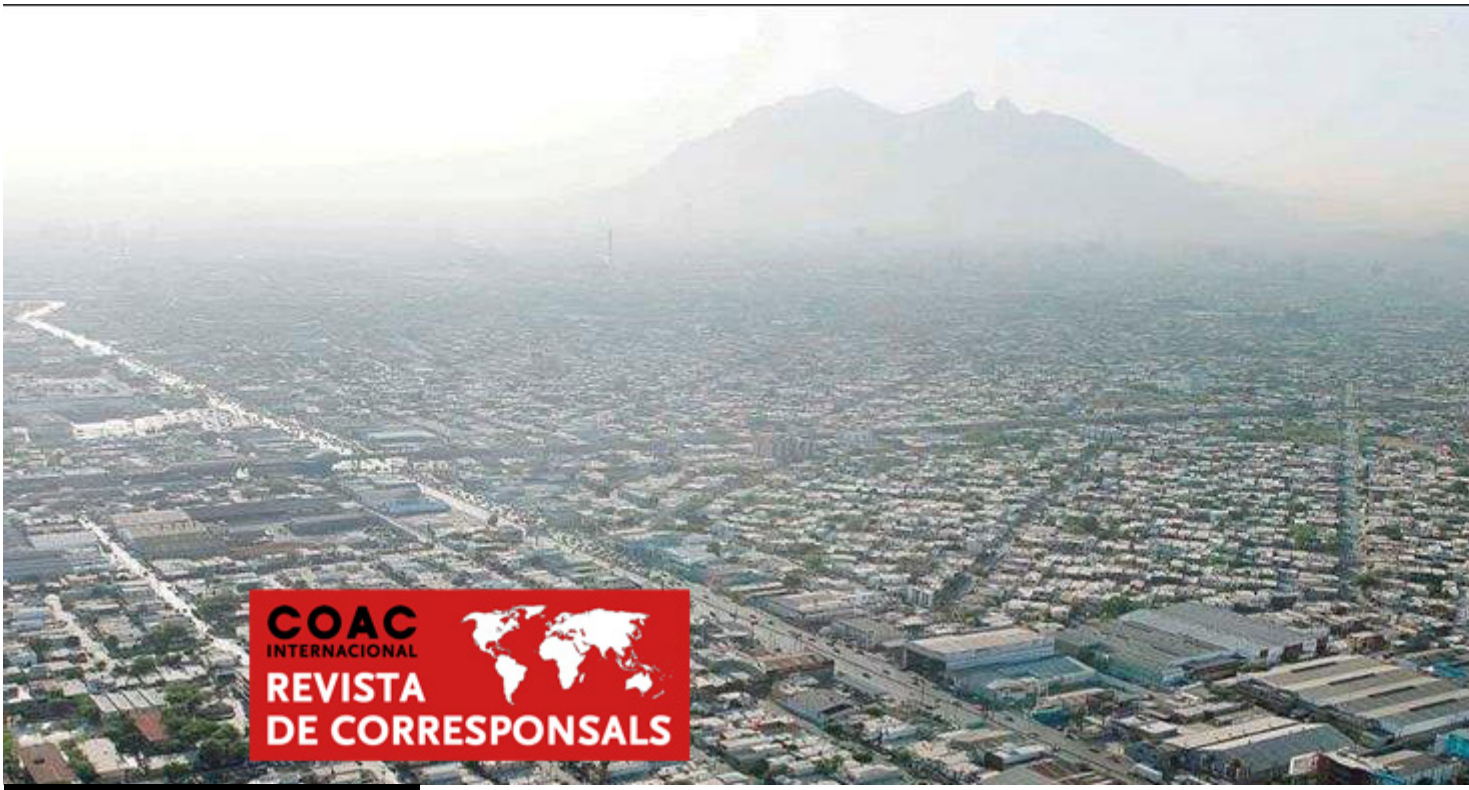
Publicat a *COL·LEGI D'ARQUITECTES DE CATALUNYA* (https://www.arquitectes.cat)



© Fotomty Carlos Narváez

Quan era un nen, en els 70, simplement obries l'aixeta, omplies un got i prenies aigua. El més sofisticat era que tinguessis un filtre per a això. Fossis on fossis, fins i tot en els restaurants, un got d'aigua potable era més que una cortesia, gairebé un dret. Era el més habitual. En algun moment des de llavors, la qualitat d'aquesta aigua "pública" es va desprestigiar, alhora que algunes companyies van començar a embotellar-la en pràctiques dosis per comercialitzar-la, fins a esdevenir el més habitual. En quin moment va succeir això? No ho recordo. Només sé que, aleshores, mai m'ho hauria imaginat.

L? "ESPAI PÚBLIC", desafortunadament, està patint un procés similar. La poca oferta d'espais públics de qualitat està derivant en què aquest es converteixi en un bé privat i un article de consum, fins i tot de luxe.

Escric des de Monterrey, Mèxic, on ja fa 5 anys hem traslladat des de Barcelona el nostre despatx d'arquitectes, TERRAINTEGRAL. Monterrey, ciutat agermanada amb Barcelona, ??està situada al nord-est de Mèxic, a un parell d'hores de la frontera amb Texas, en una zona semi desèrtica de clima molt agrest. Si bé té un bonic i petit centre històric colonial que compta amb interessants i recents intervencions a l'espai públic, la resta de la ciutat és més aviat una ciutat moderna, dispersa (de PB + 1) i multinuclear. Amb gent molt treballadora, la ciutat és un pol de negocis dinàmic, seu de grans corporacions. És la segona població més industrialitzada del país. Aquí es viu des de fa més d'una dècada un frenètic creixement, que recorda al que ens va tocar viure a Espanya. És una ciutat que innegablement s'està reinventant i que, en pocs anys, s'haurà transformat per complet. El que no queda tan clar és:

En què s'està transformant la ciutat? Com a societat, en quina ciutat volem que es converteixi? Quin model de ciutat volem? Desafortunadament, no hi ha un consens al respecte.

Un factor a tenir en compte és la desigualtat. La renda per càpita mitjana a la zona metropolitana és la més alta de Mèxic, la segona a Amèrica Llatina i és superior a la mitjana espanyola. Com a contrapart, la desigualtat d'ingressos és de més de 30 vegades (entre el 10% de la població que més i menys guanya). Com pot haver-hi una massa crítica social que generi un consens amb tanta disparitat entre interessos, necessitats i possibilitats d'accés a l'educació dels diferents estrats socials? L'estratificació social és molt evident en el paisatge urbà. En realitat, hi ha moltes ciutats a la ciutat. El desinterès i la resignació de la societat són algunes de les conseqüències.

És evident a simple vista que Monterrey no és una ciutat planificada. Igual que en moltes altres ciutats llatinoamericanes, l'urbanisme ha anat sempre per darrere del creixement real. Malgrat els continus esforços contracorrent d'alguns organismes, com les COMISSIONS DE DESENVOLUPAMENT SOSTENIBLE que, si busquen una planificació real i sostenible, no han aconseguit encara (ja vindrà), una veritable planificació proactiva, estratègica, amb una visió clara, que transcendeixi els interessos polítics. L'urbanisme s'assembla així més a una gestió urbana de visió que a marxes forçades reacciona als diversos interessos públics i no tan públics.

Com a ciutadania, com podríem generar aquesta consciència col·lectiva urbana, educar-nos i exigir als nostres governants models de ciutat més sostenibles? Com aconseguir que prevalgui la recerca del bé col·lectiu i el sentit comú, sobre l'apatia i els interessos individuals?

La crisi de l'espai públic

Localment, el concepte d?"ESPAI PÚBLIC", s'ha pervertit a tal grau, fins a confondre?l amb el de "MOBILITAT". És comprensible si considerem que els 4,6 milions d'habitants ocupem una taca urbana de 100,000 ha. Que el transport públic és insuficient mentre que el parc vehicular és de 2 milions de vehicles registrats. Un vehicle per cada dos habitants! El que demanda cada vegada la construcció de nous i més amples carrers, ponts, túnels, etc. Per tal de reduir els trajectes quotidians de fins a 2 i 3 hores dins de la mateixa ciutat. És com voler resoldre l'obesitat afluixant el cinturó. Aquesta urgència per crear i mantenir la INFRAESTRUCTURA VIÀRIA ha relegat a un segon pla l'interès de crear i mantenir l'ESPAI PÚBLIC, de generar programes socials, etc. D'altra banda. La ciutat és una ciutat pensada

per a l'automòbil. No hi ha una escala de vianants ni per on caminar. Les voreres són escasses, estretes i es van interrompent.

La Inseguretat que es viu a la ciutat des de fa anys, és sens dubte el més gran dels factors, que no tan metafòricament, han segrestat a l'ESPAI PÚBLIC. Tot i que la sensació d'inseguretat s'ha reduït considerablement en els últims dos anys, la por fa que la ciutadania es reclogui o busqui altres espais alternatius més vigilats.

I Què passa amb la necessitat real d'ESPAI PÚBLIC? ¿Aquest espai segur, comunitari, democratitzant, que es presenta tradicionalment en forma de places, parcs, voreres, i el propi carrer de barri on esdevé l'oci i la trobada social? Quan l'autoritat no resol, les propostes sorgeixen de l'àmbit privat.

L'urbanisme privat i la privatització de l'espai públic

Tenim d'una banda als desenvolupadors unifamiliars que posseeixen la majoria de les reserves territorials perifèriques. Textualment colonitzen noves terres, les parcel·len i comercialitzen, amb o sense casa. És l'esquema d'habitatge més acceptat. L'arrelament a la terra és encara culturalment molt fort en tots els sectors socials. Encara que el teu pati mesuri només 6m2 o trigues 2 o 3 hores en arribar, com a llar i patrimoni, molts prefereixen un "tros de terra" lluny que no pas un "tros d'aire" cèntric. Els ajuntaments perifèrics per la seva banda creixen amb aquest tipus de desenvolupaments. Tot això fa que políticament sigui difícil penalitzar un esquema dispers en pro d'un altre més sostenible i dens que freni la taca urbana.

Fins fa més o menys 3 dècades, aquests desenvolupaments anomenats colònies, normalment de diverses desenes d?hectàrees, es donaven integrant-se i fent créixer el teixit urbà existent, creant ciutat. No obstant això, a causa de la inseguretat i tot que alguns desenvolupadors es van oposar originalment a això, a poc a poc van anar apareixent i popularitzant, fins que s?han convertit en la "normalitat" les anomenades "colònies privades". Són aquestes mateixes colònies, però que són més semblants a guetos, desconnectades de la trama urbana, i d'accés restringit donant l'esquena al carrer, convertides en terra de ningú, per tant, més insegures. Cap a fora, no es crea ciutat, mentre que, cap a dins, els carrers i espais municipals, vigilats i aïllats del trànsit, recuperen aquest caràcter perdut d'abans, on es juga a futbol i es va amb bicicleta. Encara que estrictament segueix sent municipal, és d'ús exclusiu i gestionat per la comunitat de veïns. D'aquesta manera, l? "espai públic", comença a no haver de ser públic, pot també ser privat i per tant comercialitzat. El deteriorament de la ciutat extramurs, reforça la necessitat d'aquesta bombolla intramurs. Seguint la metàfora inicial, aquí ja es comença a anar "embotellant" l'espai públic per vendre-ho.

Molt s'ha debatut i teoritzat des de fa anys, de com el Mall o centre comercial ha substituït la tradicional plaça i fins i tot el parc. Aquest ESPAI PÚBLIC-PRIVAT ha estat tan acceptat que ja és insuficient. La societat s'ha anat sofisticant. Per anar al Mall o a la plaça comercial, la gent ha de planificar-ho abans, desplaçar-se des de casa o treball, estacionar i romandre-hi fins que decideixi conduir de tornada. Encara que algunes places i comerços tenen per estratègia emular façanes urbanes o vernacles simulant una ciutat, l'experiència no té la desimboltura, comoditat, espontaneïtat i quotidianitat de viure o treballar en un ambient urbà o semi urbà. Aquí entren els anomenats USOS MIXTES on s'acosten als habitatges i / o oficines (alguns literalment es munten sobre) al seu propi "espai públic" de referència, en

forma d'espais o places comercials.

Es basen en el mite de recrear, a l'escala i maneres locals, la tipologia europea, de planta baixa comercial, serveis i / o habitatge multi familiar a les plantes superiors. En aquesta adaptació, aquella planta baixa comercial europea es transforma segons el projecte, en des de mil a trenta mil metres quadrats comercials amb 2 a 4 plantes. Alguns inclouen cinemes, restaurants, supermercats, hotels, oficines, etc. Normalment fins on la densitat i edificabilitat et permeti. Se situen normalment sobre avingudes i zones cèntriques el preu ombra és alt. Tot i que es comencen ja a desenvolupar per a la classe mitjana, aquests neixen enfocats a la classe alta o mitjana alta. Vénen acompanyats normalment d'un "branding", màrqueting i "experiència de compra" on el que es ven és més que el mateix departament, local o oficina. La gent compra una expectativa d'esdeveniments futurs. Compra una manera de vida, un protocol social, un símbol d'estatus, i un mite de viure a Europa, Nova York, Ciutat de Mèxic, etc. L?ampolleta d'aigua ara que ja té marca, ha d'estar més bona.

Ja hi ha desenes d'edificis d'aquest tipus a la ciutat, alguns més ben plantejats que d?altres. Si bé la majoria prioritzen la DENSITAT com la SOLUCIÓ als problemes de mobilitat i seguretat, d?altres reconeixen que només mitjançant una bona regulació d'aquesta densitat i la seva relació amb el carrer i l'entorn es pot crear ciutat.

Models alternatius des de la iniciativa privada

Una de les coses que més ens ha impressionat com arquitectes després traslladar-nos professionalment a Monterrey ha estat el canvi d'escala. Menys els honoraris, tot és simplement més gran aquí. S'estan construint i projectant en aquest moment simultàniament més d'una desena de projectes que són veritables trossos de ciutat, de 10 Ha o més de sòl ja urbà.

Exemples interessants d'intervencions privades, amb caràcter urbà que poden consultar a internet són el cas d'Esfera amb habitatges de Saha Hadid, el cas de Poble Serena, amb un excel·lent projecte de paisatge i una plaça central amb una preciosa Església de Betlem Moneo i Jeff Brock, que amb molta sobrietat recreen uns espais públics per als vianants-vehicular amb gust de poble pirinenc. Un altre cas d'èxit és Arborètum, per César Pelli, on conviuen els conceptes d'espais privats comercials en format d'espai públic, amb espais exclusius restringits per als veïns.

Hi ha un cas d'èxit concret on em voldria estendre una mica més. Es diu Via Serralada (la foto de l'article), el que al meu parer és un dels més encertats i equilibrats. Amb el qual a més personal i professionalment em sento molt més vinculat. Mentre la majoria dels desenvolupaments d'aquest tipus aprofita la centralitat del terreny on s'implanta, aquest crea un punt de nova centralitat en un territori dispers que colonitza i estructura la connexió entre dos municipis anteriorment desvinculats. Es diferencia també perquè en comptes de "privatitzar" els espais municipals ofereix al públic els seus propis espais privats en forma de passeig, rambles, placetes, i voreres més amples. Apostant per la vida urbana com un valor. Es restringeix en altures, densitats i aprofitaments. Amb un teixit urbà radial, recrea amb més fidelitat la secció de carrer d'eixample de ciutat europea, de planta baixa comercial més cinc pisos d'habitatge. La gent que aquí viu, treballa o compra, és normalment gent jove o que ha viatjat, que s'inclina per una manera de vida més urbà. El desenvolupament identifica i aglutina aquesta massa crítica i demostra que és possible fer negoci aportant a la societat,

generant ciutat.

En la mesura que ens adonem que el benestar col·lectiu està directament relacionat amb el nostre propi benestar, que ens desprenguem d'aquest desinterès social, que reconeguem els costos socials d'una ciutat dispersa, llavors serem capaços, cadascun des de les nostres possibilitats, d'eradicar les causes que han generat el deteriorament de la nostra ciutat i els seus espais públics.

Carlos Narváez, arquitecte. Corresponsal del COAC a Monterrey, Mèxic.

Juliol2017

[1]

Tornar [2]

Copyright@ Col·legi d'Arquitectes de Catalunya : https://www.arquitectes.cat/ca/mon/monterrey-espai-public-privat

Links:
[1] https://www.arquitectes.cat/ca/printpdf/printpdf/12997
[2] https://www.arquitectes.cat/ca/javascript%3Ahistory.back%281%29