
EL JARDÍ MANÇANA DE L'EIXAMPLE BARCELONÈS

Autor:

Data de publicació: 27-10-2020

studi per a l'actualització del segle XXI de l'ampliació de Barcelona mitjançant l'anàlisi formal i funcional del bloc tancat del Pla Cerdà, paradigma de l'ampliació urbana moderna de tipus hipodàmic. Proposta per a la desindependència i connexió amb el pla públic dels seus patis de poma, a través d'un sistema vial binari de nova creació, que els transformarà en una sèrie d'espais públics dinàmics i consecutius, com a part d'un nou conjunt urbà basat en elements catalitzadors basats en un traçat "Le Corbusier" ... a la recerca de l'optimització urbana i la sostenibilitat social, cultural, ambiental i econòmica d'una Barcelona desindependent.

14 de setembre de 2016

LA DESINDEPENDÈNCIA DEL PATI mansana DE BARCELONA.

Estudi per a l'actualització del segle XXI de l'ampliació de Barcelona mitjançant l'anàlisi formal i funcional del bloc tancat del Pla Cerdà, paradigma de l'ampliació urbana moderna de tipus hipodàmic. Proposta per a la desindependència i connexió amb el pla públic dels seus patis de mansana, a través d'un sistema vial binari de nova creació, que els transformarà en una sèrie d'espais públics dinàmics i consecutius, com a part d'un nou conjunt urbà basat en elements catalitzadors basats en un traçat "Le Corbusier" ... a la recerca de l'optimització urbana i la sostenibilitat social, cultural, ambiental i econòmica d'una Barcelona desindependent.

Jo crec que "MAS" ve del "mansio" => "manso", toma lexema!

L'Ildefons Cerdà va defensar que mansana és una denominació catalana derivada de manso que al seu torn prové del llatí mansio, mansionis (habitació, casa) però no està inclòs al diccionari normatiu català, ja que segons Joan Coromines i Vigneaux és un castellanisme (una altre cagada d'en Corominas) A l'edat mitjana, s'anomenava manso a les cases de camp que en època romana es denominaven «vil·la».

ANÀLISI

En el context actual, del creixement de la població mundial a taxes mai aconseguides en la història humana, i amb un augment constant de la població urbana (un creixement anual del 2,16% de mitjana en els últims 20 anys, les Nacions Unides), som urgents per arribar a una solució per a un assentament humà eficient, un objectiu global que tots hem d'afrontar junts. Aquesta solució només és assolible a través d'una comprensió completa dels desenvolupaments urbans existents, per tal de poder avaluar el seu rendiment real, sense hipòtesis ni prediccions, pura pràctica. Com a part d'aquesta anàlisi i entre l'àmplia cartera de propostes analitzables que compleixen les condicions bàsiques de consolidació temporal i espacial, trobem urbanisme de mansana tancat. Potser la peça clau dels exemples més grans i més coneguts de l'ampliació tradicional a les ciutats europees en els últims dos segles.

Tipus de campament romà

L'origen formal d'aquests desenvolupaments es remunta a l'antic Egipte i Babilònia (tot i ser atribuït originalment a l'hipopotam de Milet), però va ser gràcies a les petjades hidèriques dels campaments romans que van començar a tenir un grau d'influència global; en elles, una sèrie de viaris jeràrquics van definir la posició i la mida de les llars (en aquest cas les carpes temporals), i els espais públics; que van ser creats pels viaris i les seves interseccions. La ruta va néixer a causa de la necessitat de construir ràpidament i mantenir un sistema senzill, que afavoria la mobilitat de les tropes. Més tard, el concepte es va començar a repetir a les ciutats consolidades i, per tant, durant els segles següents es va implementar esporàdicament en diversos urbanismes, fins que a finals del segle XIX es van crear les condicions socioeconòmiques necessàries perquè aquest sistema es reposicionés a l'avantguarda de l'urbanisme: estem parlant

d'un fenomen d'urbanització massiva. Aquesta vegada de concentració urbana va tornar a generar el doble repte de: acollir un gran nombre de persones i la necessitat de fer-ho ràpidament. Després, la societat va treure l'hemeroteca, i va tornar a rescatar el sistema hipopèrmic, de "producció en massa", consistent amb la industrialització encara inactiu en el medi ambient, i que també va respondre bé als dos reptes. D'aquesta manera, també serien els vicaris els que generarien una parcel·la ortogonal en la qual es basarien les diferents funcions urbanes, encara que en aquest cas, les carreteres estarien dissenyades per ser recorregudes mitjançant transports com tramvies, cotxes de cavalls i, posteriorment, cotxes de motor; i les àrees per a funcions urbanes estan concebudes com a edificis de diverses altures de caràcter permanent, en lloc de botigues d'una planta temporal. Aquests canvis d'escala i relació aparentment simples van canviar completament el rendiment del sistema i el rendiment del model original.

Entenent els orígens, hem d'abordar l'anàlisi d'un cas concret, per comprendre millor les virtuts i problemes que aquests conceptes teòrics presenten en un sistema real. Com tantes altres ciutats, Barcelona a finals del segle XIX necessitava una ampliació, es va fer necessari superar les muralles de la ciutat vella i, per tant, es va convocar un concurs públic. Això, després de moltes a venir i venir, va portar al desenvolupament del Pla Cerdà, conegut mundialment com un exemple paradigmàtic del creixement d'una ciutat moderna. Malgrat aquesta consideració, es tracta d'un pla basat en les mateixes idees hipotàmiques romanes, que a través de petites modificacions es regeneren per millorar-lo, algunes d'aquestes millores són les següents:

Introduir racons xamfrà per millorar la visibilitat i crear espai públic obert a les interseccions;

Dibuix cerdà original

Introdueix o manté, en el cas de les carreteres existents, un ordre de carrers i carreteres que no segueixen la parcel·la ortogonal, és a dir, la trenca, fent-la molt més funcional i orgànica un sistema bastant rígid;
Elimina un o dos dels quatre fronts de cada bloc construït, és a dir, no són pomes tancades sinó més aviat "Ces" o "Es", evitant la creació de buits urbans interiors susceptibles de "des higiene".

Aquestes modificacions tenen com a objectiu adaptar el concepte antic a les noves proporcions, i crear els mecanismes d'ocupació que s'han de fer d'una manera més orgànica i, per tant, més humana. Una cosa que sens dubte s'aconsegueix, però que es limita en el seu impacte deixant de banda alguns d'ells en la versió construïda. Especialment la mostrada en el tercer punt, que potser és la més trencadora i la que hauria provocat un canvi més gran en la morfologia del camí hipodèric (més fonamentalment que en forma, perquè les interpretacions errònies d'aquest concepte han creat barris marginals, especialment a les ciutats nord-americanes. Estats Units d'Amèrica). Així, el resultat és un pla d'ampliació optimitzat respecte als seus predecessors, com el de la ciutat de Saragossa; i els seus contemporanis, com el Pla de Carlos María de Castro i Carlos Ibáñez a Madrid; i que ha funcionat meravelles des de fa més d'un segle, però que, analitzat en detall, ha aprofundit en alguns dels errors més comuns de l'urbanisme i l'arquitectura.

El més important potser, és la complementarietat entre l'espai del servidor i l'espai servit, i dic suplementat, tot i que hauria de ser complementarietat, perquè és aquest tipus de relació que s'estableix entre els diferents espais del Pla Cerdà; i es tracta de la possibilitat de canviar el tipus de relació, de la complementarietat a la complementarietat, que aprofundirem. A l'ampliació de Barcelona no hi ha sinergia entre els dos espais, però s'enfronten de nou contra l'esquena, creant espais de servidor tancats a l'interior dels blocs: els patis; i els espais de servidor "oberts" al seu voltant: els viaris; diem "oberts" perquè considerem que els cotxes que ja no estan oberts a la gent han estat tan apropiats d'ells. Concretament el 53% dels terrenys està ocupat per la suma d'aquests dos tipus d'espai servidor, deixant-nos una ciutat amb un percentatge més alt d'espai servidor que l'espai servit. D'aquests, els viaris de la carretera sumen el 35% del total del servidor; i el creixement urbà pseudoespontani que s'ha desenvolupat en interiors de mansana és de més del 42%. Aquestes dades ens porta a la conclusió que el 77% dels espais servidors no estan realment "servint" vianants o persones, sinó que són elements addicionals que afegeixen funcions urbanes per a ús exclusiu, i que no s'incorporen de manera complementària a la xarxa urbana, no són ciutats per a persones? Re-humanitzem la ciutat, si us plau.

Aquesta anàlisi no s'ha d'entendre com una oposició a espais servidors específics o viatges per carretera, sinó que s'ha d'entendre com un manifest per a la recerca de la proporció social, econòmica, cultural i ambiental i l'equilibri que ha d'existir en qualsevol ciutat. Equilibri, que en un sistema entropic com la ciutat necessita la proporció correcta

d'elements servidors per reajustar, reequilibrar i mantenir constant el flux d'informació (truqui a persones, energia, recursos, residus o qualsevol altre element que forma part de la cadena de producció urbana). Assumida aquesta dicotomia, aquests espais han de ser concebuts a partir de la qualitat, la higiene i la connexió directa amb el teixit urbà i no es menteixen per separat, monocromàtics, complementaris o annexos.

DESINDEPENDÈNCIA DELS PATIS

Partint de la comprensió històrica del Pla Cerdà, i de les conclusions numèriques i d'ús de la nostra anàlisi, podem entendre que potser algunes de les decisions que es van prendre en la definició del pla es podrien millorar. La principal és la recerca de complementarietat entre funcions, que serveixi a la perfecció a l'objectiu original del pla: la "ruralització de la ciutat" mitjançant la creació de grans patis verds interconnectats. Una posició teòrica original molt més propera a la complementarietat, però en aquell moment el problema dels espais confinats no s'entenia del tot, aquests espais requereixen catalitzadors urbans, per evitar convertir-se en espais degradats per la mala circulació, que no obstant això es manifesta com nul·la en el pla actual per l'exclusivitat del pati tancat i la falsàvia "oberta". Però és, aquest projecte d'idea original no completa, que serveix com a punt de partida en la proposta de complementarietat urbana a través de la desindependència del pati de pomes. Es fa absolutament necessari obrir i recuperar els espais servidors del pla, preposant al mateix temps, el sistema de carreteres de vianants/ciclistes en el seu conjunt per recuperar el marc teòric original aplicar alguns "saber com" urbà del segle XXI i revitalitzar l'ampliació de Barcelona. Aquest doble objectiu es pot aconseguir a través d'un únic procés que, si bé s'hauria de dur a terme en fases (com qualsevol procés de canvi urbanístic, prendre nota d'aquests polítics espanyols) consistirà en la independència dels patis interiors de mansana del Pla Cerdà.

El desenvolupament del nou pla de desindependència pren com a referència clara, la delicadesa i la intencionalitat que va donar a l'esvàstica el "caràcter" Le Corbusier en el seu projecte per a l'Hospital de Venècia, reas adaptant-lo a escala urbana, de manera que el pla de desindependència es desenvoluparia en els següents passos:

L'obertura d'esglaons a la planta baixa en tots els fronts de la façana, es produeix així la desindependència del pati de pomes que passa a formar part de l'espai públic. Al mateix temps, començaria el tractament del nou sistema de carreteres principal per a vianants i bicicletes (contigu però separats entre si), prolongant les alineacions creades en els eixos de mansana connectant algunes pomes entre si i creant un macrossensament.

Els patis de mansana començaran a quedar desocupats, completant el nou sistema circulatori binari a través de places en els punts de trobada dels viaris binaris (vianants/ciclistes) al centre dels patis. Així, s'eliminen les zones de creixement espontànies dels patis i els antics punts negres urbans es transformen en nous punts de trobada/places on es produeix l'activitat urbana.

Rehabilitació dels fronts interiors dels passatges sobre els quals s'assenta la carretera de vianants/ciclistes per ampliar la xarxa comercial i de serveis. Crear carrerons comercials de gran flux circulatori de persones, afavorir l'activitat urbana al carrer i augmentar els nivells de seguretat i intercanvis típics d'una ciutat per a les persones.

Inserció de 4 peces construïdes amb funcions urbanes públiques de baixa alçada. Posicionats continuant els viaris

binaris al costat dels eixos de la plaça per actuar com a catalitzadors de l'activitat i augmentar l'afluència de persones i afrontar la necessitat d'apropar els serveis públics a les persones. La seva posició reforça la posició dels viaris i emmarca la plaça central mantenint l'espai obert central però controlant les seves proporcions.

Creació de 4 espais verds individuals en els intersticials entre els fronts interiors de façana i les dotacions urbanes. Millorar la salut, la sostenibilitat i la qualitat urbana de tot el conjunt, i actuar com a fronts vegetals del nou sistema principal de carreteres per a vianants i ciclistes.

A través d'aquests canvis hi ha un fenomen de re-activació urbana en el qual totes les pomes s'uneixen com a part d'un sistema macro-mansana que millor respon a les necessitats urbanes, les fa més versàtils i afavoreix la creació d'espais per a les persones. Aquest sistema d'agrupació urbana i complementarietat no és més que la manifestació a la ciutat de Barcelona de la tendència biològica, cultural i social a agrupar-se per, actuant com a sistema, aconseguir millors condicions de supervivència i benestar gràcies a la suma d'esforços individuals en la recerca d'un objectiu col·lectiu comú. Habitatge, mansana, barri, ciutat, comunitat, país... són manifestacions a una escala diferent d'aquest fenomen. La desindependència funcionarà afectant positivament els següents factors:

Eliminarà espontàniament taques negres colonitzades o buits urbans en patis de mansana, amb un total de més de 4.000 m2 per bloc recuperat com a espai públic.

Es preponderarà el sistema de vianants i ciclistes sobre la carretera per als cotxes en termes de jerarquia urbana i accessibilitat. La relació entre el viari del cotxe i la carretera de vianants/ciclistes creixerà d'un percentatge de 60-40 a una ràtio de 44-56.

Revitalitzarà l'activitat urbana creant noves façanes obertes i nous espais d'interacció i comerç. Aconseguir més del doble de façanes accessibles i espais per al comerç.

Es multiplicarà el sistema d'espais verds de la ciutat per a ús veïnal. Si tenim en compte que el 20% de la vorera actual és espai verd (435 m2 per mansana) la proposta aporta aquest nombre a 1.841 m2 per mansana en un increment de més de quatre vegades.

Introduirà un sistema de dotacions públiques en espais propers a les cases revertint la separació d'usos de l'ampliació moderna on es crea una dependència absoluta del cotxe.

En la proposta original del Pla Cerdà aquests factors van ser descuidats, i ara, gràcies a aquesta anàlisi i proposta a priori podem veure un camí en el qual gràcies a processos de neteja, jerarquia, obertura, desindependència i catetecnització podem millorar un gran desenvolupament urbà com l'ampliació de Barcelona per adaptar-lo a les necessitats del nou segle i als reptes de sostenibilitat urbana que afronten.

El lector pot trobar defectes o opinions que no està d'acord, però és només a través dels seus comentaris que podrem iniciar un sistema de col·laboració i unió en el qual entre tots podrem millorar la nostra societat, que és el nostre gran viatge en comú i donar resposta a la necessitat de trobar un sistema d'expansió urbana eficient, sostenible i exportable als nous desenvolupaments que actualment es necessiten en aquest maelstrom de creixement demogràfic que proposem al principi del judici. És, a través de la implementació d'aquestes propostes en un sistema consolidat com el Pla Cerdà, que considerem que estem més a prop d'una resposta integral a aquest gran repte.

Somiem junts per una Barcelona millor, una Barcelona que transiva des de la independència del segle XIX fins a la

Guillermo Corella Dekker