

"Tríptico Barcelona": *Barcelona Traffic Project, 1999-2002*

Propuesta de creación de aparcamiento alternativo urbano y doméstico mediante "automobiliario", y uso de asfalto coloreado en personalización de calles y barrios, para una ensoñación urbana (© Alberto T. Estévez, arquitecto, Barcelona, 1999-2002).

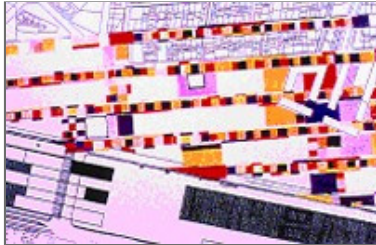


Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4 y 5



Foto 6

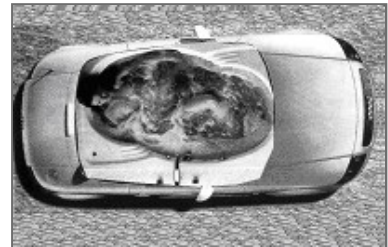


Foto 7

Se pretende dar soluciones proyectuales desde la arquitectura ante una realidad política y urbana de acoso y culpabilización del automóvil, que conlleva su arrinconamiento en el hecho edificatorio: esquizofrenia que no se corresponde con el uso deseado y la gran importancia que se le da al coche en la vida de las personas.

De hecho existe algún aislado antecedente que puede sacarse del contexto para el que se pensó y ser aprovechado con una visión distinta de la proyectada en su origen. Por ejemplo, el del mismo Antoni Gaudí, que barajó para la casa Milà la posibilidad de que los coches subiesen hasta los distintos pisos. El de Alfred Arribas, que con el lanzamiento de los coches "Smart" reflexionó sobre una arquitectura repensada para estos automóviles. Y el de Emiliano López, que trabajó especialmente esa relación en un museo para el coche.

A pesar de las ideas lanzadas insistentemente por el movimiento moderno desde principios de los años veinte, el que las ciudades europeas no han respondido al tráfico rodado es una realidad con la que los ciudadanos nos enfrentamos día a día. Desde finales de los setenta y más intensamente a lo largo de los ochenta, hasta hoy mismo, políticos y oficinas de planeamiento sólo han tirado por el camino fácil, restringir el uso urbano del automóvil. Por no entrar a buscar soluciones reales para compatibilizar de verdad tráfico rodado y peatonal, los centros poblacionales se estaban degradando y con ellos la calidad de vida de sus habitantes. Así las actuaciones restrictivas han intentado devolver a las ciudades un carácter más peatonal.

Para la restricción del uso del automóvil se han tomado medidas, desde el lado legislativo siempre penándolo (multas, grúa, aparcamiento de pago, caro, limitado o también restringido) y desde el planeamiento urbano transformando una buena parte de los centros en áreas peatonales, prohibiendo con ello el acceso en coche y fomentando el uso del transporte público. Como mucho, los coches se han acabado por relegar a los oscuros sótanos de los edificios, cuando por el contrario se muestran desde la omnipresente publicidad como brillantes objetos de ensueño, dignos de orgullo.

Sin embargo, paradójicamente, por mucha penalización y restricción que se ofrezca como falsa solución, la venta de coches ha ido incrementándose de manera paulatina y sostenida. Hasta el punto de que hoy por hoy es el sector industrial más importante de nuestra civilización. Estas ventas sin duda se encuentran alentadas por una cultura de mercado que idealiza, atribuye y ve en el coche valores de poder, libertad, juventud, deseo, pero que acaban en frustración y hasta en rabia contenida al subyugarse de tal manera.

Si bien en EE.UU. las ciudades han crecido desarrollando formas, tramas y trazados para ofrecer servicios y edificios (shopping mall) adecuados y pensados para usuarios de automóviles, en Europa esto se ha quedado en contadas excepciones. Desde inicios de los ochenta se han prodigado en los extrarradios de las ciudades grandes centros

comerciales, con el gran reclamo del aparcamiento gratuito. Sin embargo se puede apreciar que este centro comercial que prima el desplazamiento privado, no es una buena solución para las ciudades europeas, si atendemos a los problemas que generan: incomunicación, inseguridad, gasto de energía, formación de grandes barreras, desdoblamiento de los centros urbanos...

Por otra parte, las arquitecturas desarrolladas para los grandes centros comerciales siguen utilizando esquemas que segregan el uso del automóvil y el edificio. Con esta segregación se crean estructuras y paisajes que continúan siendo agresivos para la vista y para los peatones. Por tanto no abordan el problema verdadero, que se encuentra en pensar nuevas estructuras, arquitecturas que conformen espacios para los diferentes usuarios, conductores y peatones, "construir para el coche", desarrollando nuevas relaciones posibles entre el coche, la ciudad y las personas. O concluyendo que el entendimiento del mismo coche debe ser replanteado de manera valiente y radical, apoyado con normativas legales, e incluso aprovechando los metros cuadrados que infrutilizamos durante la mayoría de las horas de un día en nuestras pequeñas casas.

Se ha construido de espaldas al tráfico rodado, dando por buena la segregación entre coche, edificio y ciudad. Así, hay que plantearse actuar aportando soluciones desde nuestra disciplina, la arquitectura, o forzando a los ingenieros de la industria del automóvil para que colaboren desde un cambio de mentalidad en su diseño. La circulación rodada y la peatonal deben hacerse posibles y francas en un mismo lugar, para que las ciudades sean más equilibradas y mejores. Que lo serán si también se atiende a los deseos legítimos de todos sus habitantes, sean conductores o no.

(Texto parcialmente desarrollado con la participación de Emiliano López y Mónica Rivera).

FOTOS

FOTO 1

Barcelona Traffic Project, Barcelona, 1999-2002: uso de asfalto coloreado en personalización de calles y barrios, en ensoñación urbana (ilustración: Alberto T. Estévez).

FOTOS 2 Y 3

Barcelona Traffic Project, Barcelona, 1999-2002: aparcamiento alternativo urbano (ilustración: Alberto T. Estévez, Gerard Martínez y Josep Ribes).

FOTOS 4, 5, 6 Y 7

Barcelona Traffic Project, Barcelona, 1999-2002: "Domesticación" de los vehículos mediante normativas para su uso urbano, de cara a un aparcamiento doméstico alternativo dentro de las mismas viviendas merced a "automobiliario" (ilustración: Alberto T. Estévez, Gerard Martínez y Josep Ribes).