



TERRITORI: ESPAIS D'IDENTIFICACIÓ; ESPAI PÚBLIC?

DAVID CLOSES I NÚÑEZ, ARQUITECTE (2005)
ARTICLE INCLÒS A "ART, EXPERIÈNCIES I TERRITORIS EN PROCÉS". Ed. IDENSITAT/ACTAR 2007

Atès que les activitats artístiques del programa *Idensitat05* es desenvolupen al voltant de l'expansió urbana i l'espai públic, cal aclarir, primer de tot, quina és l'escala d'aquesta expansió urbana: els fenòmens urbans, als països occidentals, tenen un abast territorial.

Per tant, si els fenòmens urbans es produeixen a l'escala del territori, aleshores, cal preguntar-se quins són aquells elements que ens fan identificable o aprehensible l'urbs a aquesta nova escala. Seguidament, cal preguntar-se si hi ha, o hi pot haver, un espai públic propi d'aquesta nova escala urbana.

La present intervenció gira al voltant d'aquests dos interrogants.

Escala i naturalesa dels fenòmens urbans

Als països occidentals, ciutat i territori es confonen. La ciutat occidental s'ha convertit en una nebulosa, en mutació i creixement constant, que s'estén pel conjunt del territori.

Com deia, ciutat i territori es confonen. Tot i que algú, encara, pretén buscar un dins i un fora, la definició de l'espai urbà com a contraposició a l'espai no urbà és caduca. Fa temps que no podem parlar ja de ciutat i territori com a dos ens diferenciats: cal parlar, en tot cas, de *territori-ciutat* (parafraçant la Catalunya-ciutat dels noucentistes).

La transformació vertiginosa del territori ha generat aglomeracions urbanes que arriben, en alguns casos, a tenir escala continental: de Boston a Washington -a la costa est dels Estat Units- o de Rotterdam a Zuric - a centreuropa-.

En una concepció tradicional, la contraposició camp-ciutat, és a dir, la definició clara d'un dins i d'un fora tenien un paper fonamental en les estructures de coneixement de l'espai. Ara, però, en la nova escala dels fenòmens urbans, quines són les noves categories que fan d'aquest territori-ciutat un ens reconeixible?

En aquesta ciutat estesa pel conjunt del territori, no només ens trobem que camp i ciutat formen un tot indestruïble, sinó que, molt sovint, allò que abans era el fons ara ha passat a ser figura. Si els espais agrícoles i forestals formaven un fons continu sobre el qual es desenvolupaven les ciutats com a figures ben definides, en la nova realitat urbana del territori, els espais agrícoles i forestals, sovint, han passat a ser figures isolades enmig d'un fons continu urbanitzat.

Aquest fet té conseqüències, no només sobre el desenvolupament i la viabilitat dels sistemes naturals, sinó que té una incidència cabdal sobre la capacitat dels ciutadans d'identificar el fenomen, de fer-se un mapa mental de la seva nova urbs.

Els espais d'identificació urbans a la ciutat tradicional

A la ciutat tradicional, entenent com a tal la nascuda a partir dels eixamples del segle dinou, els elements fonamentals que permetien identificar la ciutat, la seva forma, en el conjunt de la seva extensió eren:

1. Les avingudes
2. Les xarxes de parcs
3. Les geometries regulars dels eixamples

Aquests elements d'identificació reunien simultàniament dues característiques:

- a. Formaven una **estructura formal** que feia reconeixible la ciutat, la seva forma. Aquesta estructura formal permetia als ciutadans fer-se un mapa mental de la ciutat a partir del qual ordenar i situar els diferents elements urbans menors.
- b. Eren **espai públic**; és a dir, lloc comú d'interacció social entre el conjunt d'individus de la ciutat.

Espais d'identificació al territori-ciutat

Aleshores, en la nova realitat urbana, el territori-ciutat, quins són els espais o els elements que el fan identificable, que el fan reconeixible? Aquests espais, són espai públic?

Cal tenir present, abans que res, que les nostres realitats urbanes, en contínua expansió, només són abastables amb mitjans motoritzats: sigui en transport públic o en vehicle privat. El conjunt del territori-ciutat, el llegim doncs, fonamentalment, circulant en vehicle: amb *ulls sobre rodes*.

A la part final de la intervenció intentaré esbossar quins podrien ser uns elements d'identificació adequats per a aquesta nova realitat urbana. Ara, però, enumeraré quins són els elements més comuns que ens permeten una certa identificació d'aquestes nebuloses urbanes; quins són els elements que, en la realitat més crua i quotidiana, podem reconèixer en aquestes aglomeracions formades per cúmuls de lògiques contradictòries. Aquests elements d'identificació es poden resumir en els següents:

- a. *Signes*. Les fites de referència es redueixen a la col·lecció d'icones i tòtems comercials diversos i canviants.
- b. *Traces*. Els traçats de les infraestructures de la mobilitat (infraestructures viàries i ferroviàries) són dels pocs elements identificables a l'escala del conjunt urbà. Tanmateix, però, a causa de l'imparable creixement de la mobilitat i de l'intent de respondre-hi oferint més i més capacitat de les xarxes, les infraestructures viàries esdevenen cada cop més complexes, més enrevessades i, per tant, més incomprensibles. Acaben perdent, sovint, la seva capacitat de ser un element ordenador, d'identificació clar del territori.
- c. *Nodes*. Els punts de trobada, a l'escala del territori-ciutat, són llocs banals, clonats i repetitius que responen a lògiques totalment alienes al seu entorn (menys de la infraestructura viària de la qual s'alimenten): àrees comercials, complexos d'oci, estacions de viatgers, ...
- d. *Senyals*. Quan el marasme urbà ja és absolut, no ens queda més element d'identificació que la senyalització viària: com els nens perduts dels contes infantils que intenten recuperar el camí resseguint les pistes (molles, pedretes) deixades.

Aquest conjunt d'elements -deixant a banda les infraestructures viàries- són elements febles, amb ben poca capacitat de definir una estructura identificadora de la nova ciutat. Al mateix temps, en relació a la condició o no d'espai públic, cal dir que són elements que es caracteritzen -quan no són elements que, ja de per si, no són un espai, com les icones comercials banals- per ser espais més de segregació que espais d'interacció oberta entre ciutadans: en uns casos perquè la interacció (falsa) es produeix amb cada ciutadà encapsulat dins del seu vehicle i, en els casos en què apareix un espai d'interacció (privat, no públic) es tracta d'espais comercials o d'oci que tendeixen a ser contenidors per a grups socials determinats.

Per tant, semblen un conjunt d'elements identificadors allunyats dels trets necessaris perquè puguin esdevenir un sistema d'espais públics territorials.

Estratègies per a un espai públic territorial

Els elements d'identificació del territori-ciutat, per poder-los qualificar de sistema d'espais públics, caldria que reunissin les característiques següents:

1. Que fossin elements que permetessin una **apropiació conceptual** del territori; és a dir, que fossin elements que fessin possible una aprehensió de l'estructura formal del territori: elements que permetessin, als ciutadans, fer-se un mapa mental de l'urbs a la seva nova escala territorial.
2. Que fossin elements que permetessin una **apropiació real** del territori; és a dir, que aquests elements fossin espais que poguessin ser "viscuts", que tinguessin significat i valor compartit pel conjunt dels ciutadans. Podríem entendre com a espais "viscuts" elements com la xarxa d'infraestructures viàries o aquells espais agrícoles o forestals esdevinguts espais de lleure extensiu dels ciutadans.

Aleshores, quins són els elements que ens podrien permetre aquesta *apropiació conceptual* que ara esmentava? Per trobar-hi resposta, cal tenir present que les infraestructures viàries són l'únic mecanisme que, des de l'activitat quotidiana, sembla capaç de permetre'ns una lectura completa de l'espai extens d'aquest territori-ciutat.

En una estructura territorial tradicional, els traçats viaris transcorrien per paisatges agrícoles i forestals continus tot unint nuclis urbans perfectament delimitats i identificables. Ara però, en una situació urbana i territorial on els conceptes de "dins" i "fora" han quedat totalment obsolets i on la velocitat dels desplaçaments ha crescut, la percepció del territori queda reduïda als seus trets més marcats. Quan circulem en vehicle per les xarxes viàries, la percepció del territori queda reduïda als seus trets més essencials: plens, buits, discontinuïtats i ruptures; queda reduïda a franges edificades (*plens*), a franges forestals o agrícoles (*buits*), a feixos d'infraestructures o cursos fluvials (*discontinuitats*), a accidents orogràfics destacats (*ruptures*).

Construint o reforçant una estructura i una seqüència clara d'aquests elements (plens, buits, discontinuïtats), i tenint present que és la xarxa viària la que permet legitimar-los com a estructuradors de la imatge mental del territori, fóra possible repensar i projectar la nova escala del fet urbà.

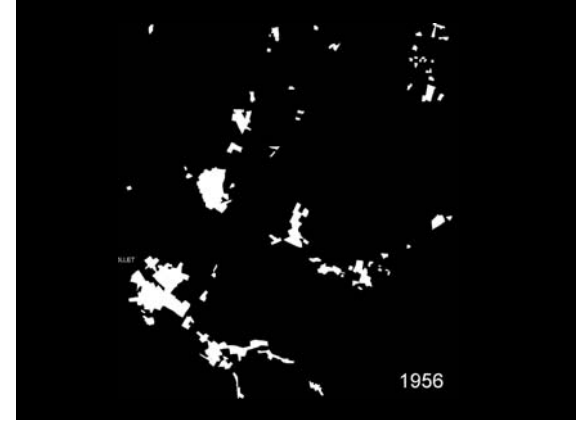
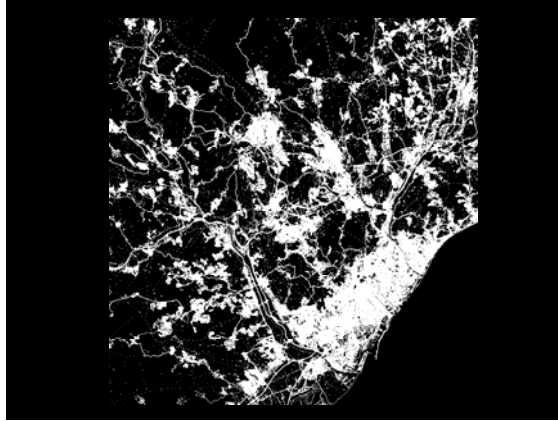
Al mateix temps, però, si volem que aquests elements puguin arribar a formar un sistema d'*espais públics territorials*, caldria que s'omplissin de significat, de valor per al conjunt dels ciutadans. Caldria que, o bé fossin viscuts directament (com els espais agrícoles o forestals esdevinguts espais de lleure extensiu, com les infraestructures viàries per on circulem de forma quotidiana, com, òbviament, els teixits edificats), o bé gaudissin d'un valor específic reconegut i identificat (corredors fluvials, espais agrícoles singulars d'on provenen productes valorats pels ciutadans, etc).

Ara bé, i per acabar: hi ha possibilitats reals de tirar endavant unes estratègies d'aquest tipus? Diria que, de moment, les lògiques d'expansió i transformació urbanes imperants semblen avançar per camins en els quals l'estructura formal del territori -entesa com a valor cultural- sembla pesar ben poc.

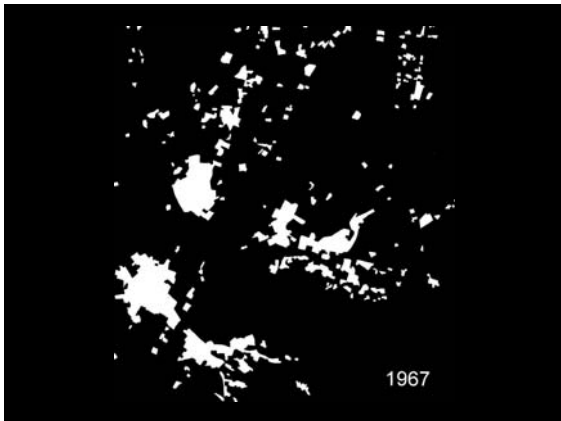
David Closes i Núñez, arquitecte
[8 d'octubre del 2005]



OCT 2005
TERRITORI: ESPAIS D'IDENTIFICACIÓ: ESPAI PÚBLIC?
DAVID CLOSÉS I NUÑEZ, ARQUITECTE



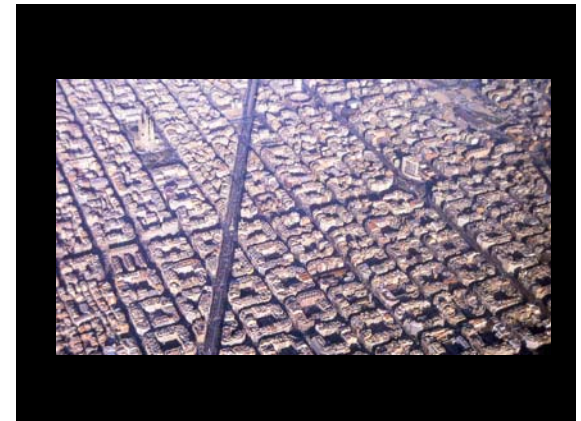
1956

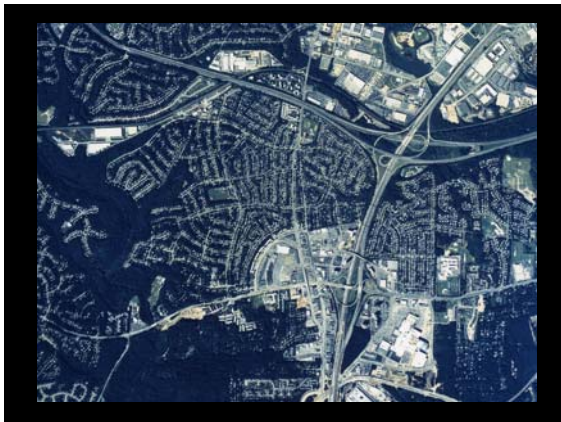


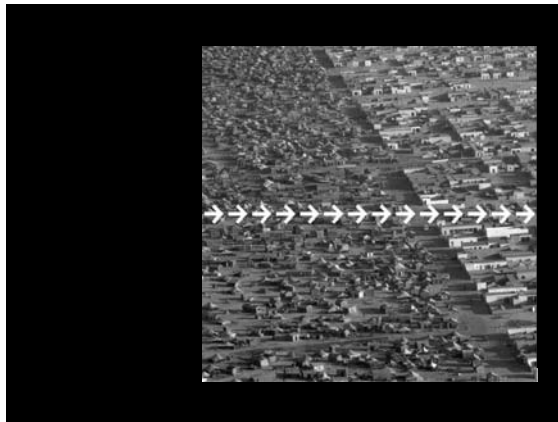
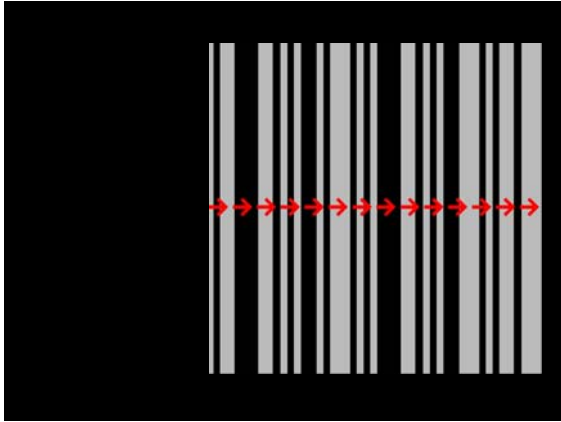
1967

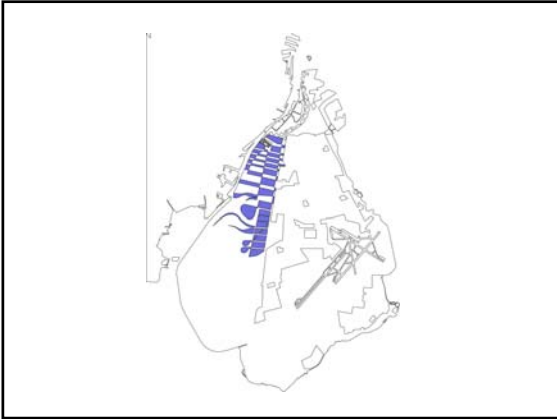
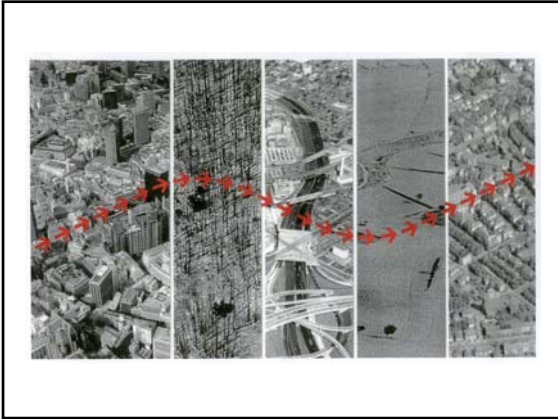


1993









5 3 1
8 3 1

ØRESTAD AND THE GREEN WEDGE ARE ENTIRELY THOUGHT AS A PARK
 THE RHYTHM OF EMPTY AND FULL SPACES IS ITS STRUCTURE
 BUILDINGS ARE PLACED IN FULL AREAS
 IN FULL AREAS, STREETS AND OTHER OUTSIDE SPACES ARE PLACED UNDER THE TREES
 EMPTY AREAS MAINLY CONTAIN GRASSLAND, SPORT FIELDS AND PARKING LOTS
 THE RHYTHM OF EMPTY AND FULL SPACES IS RECOGNIZABLE DRIVING OR TRAVELLING ACROSS THE DISTRICT
 NEW AIMS, USES, BUILDINGS OR FUNCTIONS CAN BE ACCOMMODATED WITHIN THE SPATIAL STRATEGY PROPOSED

