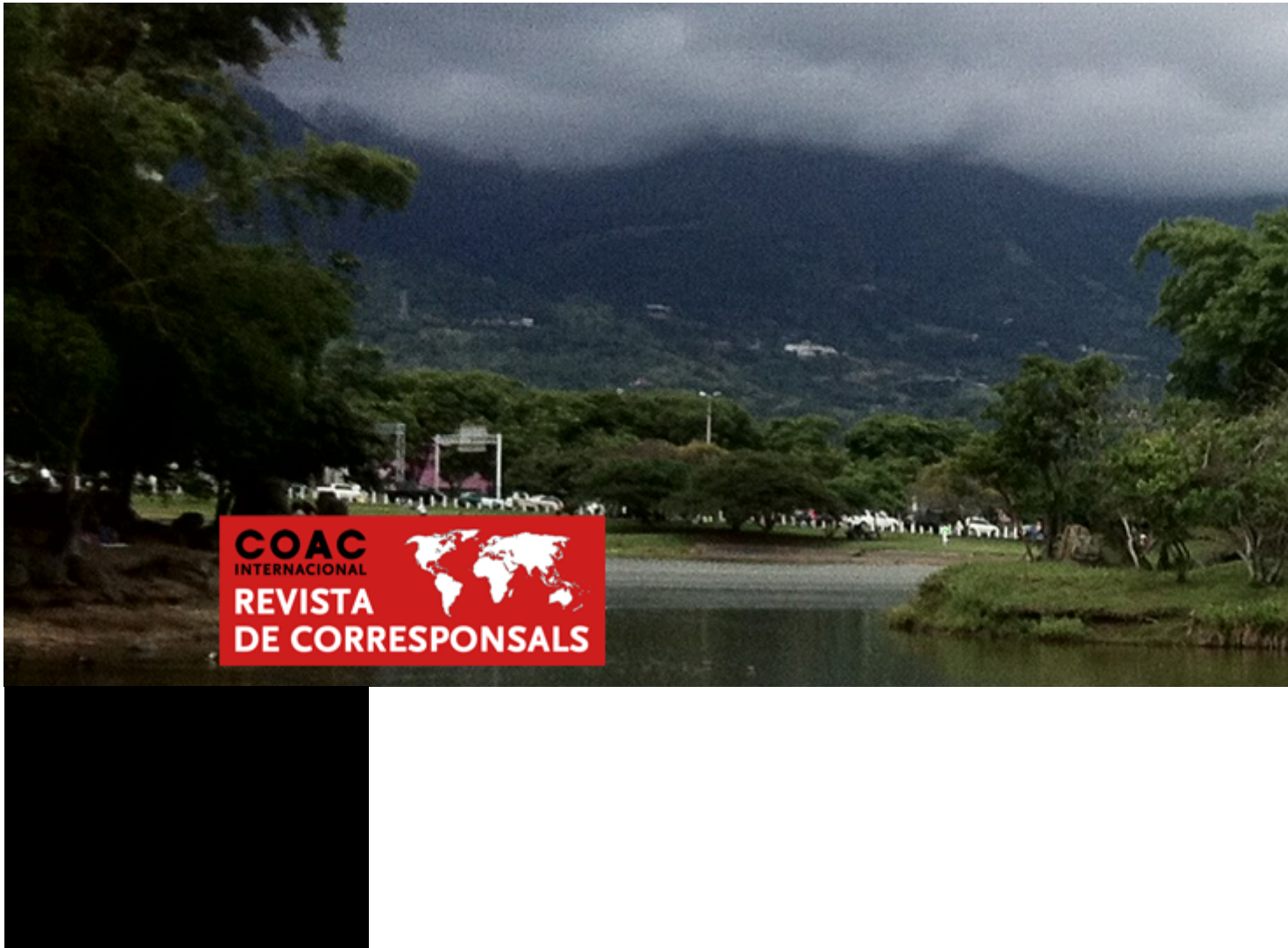




Parrque de la Savana © Toni Faus Griso

El lema nacional de Costa Rica "pura vida" expressa un objectiu i un sentiment. Hi ha la mateixa coherència entre l'objectiu de "pura vida" i el resultat de les seves ciutats? Actualment, i en especial les que formen la Gran Àrea Metropolitana GAM, la resposta és "no".

San José, capital de Costa Rica, és una ciutat horitzontal, on va apareixent progressivament l'edificació vertical, sense afectacions de vial que permetin eixamplar els carrers. Van disminuint les voreres i en canvi augmenten els carrils per a vehicles. Les voreres són una carrera d'obstacles: falten tapes a les arquetes d'instal·lacions i embornals, hi ha molt paviment trencat, i molts desnivells per adequar-se als guals; els aparcaments travessen la vorera per aparcar en bateria davant de les façanes; els passos de vianants i semàfors són escassos, programats amb el temps just per passar, sense tenir en compte les persones de mobilitat reduïda. El parc de La Sabana, amb 72 hectàrees verdes enmig de la ciutat, és una illa envoltada de vies ràpides de circulació i amb només 5 passos de vianants en el seu perímetre.

La mobilitat és caòtica, amb conductors que ignoren els senyals de trànsit mentre van amb el mòbil enganxat a l'orella, amb motors sorollosos, so de clàxon ininterromput i un trànsit extremadament dens.

La vida es desenvolupa en els *condominios* (comunitats residencials) i en els *malls* (centres comercials). Els primers tenen l'obligació d'incloure àrees recreatives i de jocs infantils, amb un mínim de 10 m² de cada per habitatge *perquè els nens no hagin de sortir al carrer?* (sic). Estan tancats en si mateixos, donant l'esquena a la ciutat i aïllats d'ella. La connexió és el vehicle privat. Conseqüència: la vida als carrers tendeix a zero.

El diari "Nación" del 18.10.2013 publicava un reportatge sobre San José, transcrivint la visió que va tenir John Hale l'any 1825:

Està en una extensa vall, i la seva situació és una de les més belles del món. En totes les direccions els suburbis d'aquesta ciutat són encantadors i molt particularment la Sabana?

Avui en dia, amb el seu no-model de creixement urbanístic, s'ha transformat en quelcom antagònic al "pura vida".

L'explosió demogràfica, el canvi de sistemes productius, la mobilitat i altres factors, han portat a transformar la majoria de ciutats en espais més pensats per al treball que per a la vida, més per als vehicles que per a les persones, on sembla que el vianant es l'enemic a batre. L'activitat social desapareix, el civisme es converteix en alguna cosa aliena, la seguretat és utopia. A les ciutats llatinoamericanes, el caràcter llatí es barreja amb la forma de vida nord americana.

A San José hi ha una notable absència de vida als carrers, massiva presència de vehicles i camions, proliferació de reixes i filferros d'arços, desaparició del patrimoni arquitectònic, desnaturalització de barris residencials, etc.

Podria justificar-se per la necessitat de trobar "solucions" d'immediata aplicació, però ¿estem d'acord que aquest és el camí a seguir? La opinió general és comú i concloent: no.

Dades d'interès:

- Població mundial fa 200 anys: 1.000 milions
- Població mundial l'any 2012: 7.000 milions
- Previsió a final del segle XXI: 10.000 milions
- Població en ciutats any 2012: 3.600 milions
- Previsió any 2050: 6.500 milions
- Previsió any 2100: 8.000 milions

Creixement de Costa Rica, San José i GAM:

- Població a Costa Rica l'any 1950: 887.000
- Població l'any 2011: 4.615.000
- Previsió de la població any 2050: 6.093.000
- Població a San José i GAM l'any 1950: 354.000
- Població l'any 2011: 2.769.000
- Previsió a San José i GAM any 2050: 4.265.000

- Vehicles a Costa Rica any 2012: 1.600.000
- Vehicles a San José i GAM any 2012: 960.000
- Previsió de vehicles a San José i GAM any 2050: 3.399.000
(797 vehicles / 1.000 habitants)

La previsió de vehicles s'ha calculat amb un augment anual inferior a l'actual. Els models de referència són USA, amb 797/1.000 habitants; o els països europeus, amb una mitja de 500/1.000 habitants. Podrà absorbir la ciutat aquest creixement?

Mitjançant una planificació estratègica s'han revertit situacions caòtiques en moltes altres ciutats. El caos provoca que la ciutat no estigui al nostre servei, sinó que nosaltres estiguem al servei de la ciutat.

Un exemple és Barcelona i la seva transformació, convertint-se en una de les cinc ciutats preferides per a ser visitades, i el més important, el ciutadà ha recuperat l'orgull de la seva ciutat. Un altre exemple és la peatonalització, a Nova York, de Broadway fins a Times Square, prova pilot del 2007. Davant el rebuig inicial, l'acceptació actual és del 74%.

Altres ciutats es van plantejar fa temps els seus objectius (Copenhaguen, Amsterdam, Melbourne?), i altres estan en procés (Christchurch, Nova York?). A partir d'un model d'acord amb el seu caràcter, la qualitat de vida s'està transformant. En canvi, altres ciutats segueixen amb el model importat d'occident, el mateix que en el món occidental es tendeix a abandonar. Exemples: Chongqing (Xina) i Dacca (Bangladesh).

San José reuneix una sèrie de factors amb un enorme potencial: la seva geografia, l'altitud, un clima que afavoreix l'absència de contaminació, la seva malla urbana i l'abundància de parcs i rius.

Les properes actuacions urbanístiques definiran el seu futur. Model Chongqing o model Copenhaguen? Model "per a carros" o model "per a persones". I no seria possible un model de convivència cívica entre ambdós? Amb una escala més humana? En resum, una ciutat amable amb la gent. Això és possible, i una de les eines bàsiques és l'urbanisme i la planificació estratègica.

Sento profundament que, almenys en els propers anys, el model de San José serà Chongqing.

Antoni Faus Griso, arquitecte. Corresponsal del COAC a San José, Costa Rica



[1]

Tornar

[2]

Copyright@ Col·legi d'Arquitectes de Catalunya : <http://arquitectes.eu/ca/content/urbanisme-versus-costa-rica>

Links:

[1] <http://arquitectes.eu/ca/printpdf/printpdf/10038>

[2] <http://arquitectes.eu/ca/javascript%3Ahistory.back%281%29>