



© Pau Nuñez Casamor

Em ve al cap la cançó de Sting *?Englishman in New York?* quan penso enrere sobre les meves experiències, a l'hora de pensar sobre què escriure en aquest article. No perquè sigui un *gentleman* ni tampoc és que siguem a Nova York, però la sensació és la mateixa: la soledat i aïllament, professionalment parlant. No perquè no ho hagi intentat ni tingui recursos, coneixements, familiars i coneguts, sinó per la pròpia inèrcia de la ciutat, la cultura de la gent i el *savoir faire* autòcton.

Colòmbia destaca per la seva persistència i constància pel que fa al creixement econòmic. Actualment està al voltant del 3%, baixant del 6-7% dels anys anteriors, en contrast amb el decreixement de països veïns com Brasil, Perú o Argentina. De fet, avui en dia és el quart país en riquesa de Centre i Sud Amèrica, darrera de Mèxic, Brasil i Xile. El consum intern i la classe mitjana creix a passos agegantats. S'està construint a tot arreu, els preus de l'habitatge sembla que ja han tocat sostre, però tot i així el ritme és frenètic. Actualment Colòmbia està passant un moment delicat per la devaluació respecte al dòlar, propera al 30%, la dependència del govern respecte a l'exportació de matèries primeres, especialment

del petroli, el qual està ara a preus mínims, i una inflació del 8%, que fa que s'estigui parlant d'augment d'impostos, disminució d'inversió en obres públiques, especialment importants les 4G, o autopistes que uniran el país, *estanflación*, etc. Afortunadament els bancs estan sanejats i amb poc risc, sinó ens trobaríem en un *déjà vu*.

Quant a Bogotá, és una ciutat de més de 9 milions de persones, *hub* de Llatinoamèrica en constant creixement i renovació urbana. Amb la nova alcaldia de Peñalosa, torna a estar sobre la taula la idea de fer el metro. Una idea que porta més de 30 anys donant voltes, posant en dubte la seva viabilitat i menyspreant la història, que es remunta al 1863 a Londres. En comptes d'aquest transport, han construït el *Transmilenio*, que seria l'equivalent a un metro en la superfície, que treu espai per a altres vies, repercutint en el trànsit, ja sobresaturat, i que ja s'ha quedat petit. Bogotá és una ciutat de baixa densitat, molt extensa, que s'articula a través d'unes vies principals, de mida similar a una autopista, però no aïllades com una ronda, sinó com la Ronda del Mig de Barcelona abans de ser soterrada. Amb la diferència que als costats la vida és molt intensa (comerç, gent, habitatges...), obturant-les pels cotxes parats a la vora, autobusos que paren cada 30 metres ja que no hi ha parades, etc. Les distàncies són llargues i esgotadores, fet que implica que les gestions es demorin força i baixi el rendiment. El 1950 *Le Corbusier* ja va desenvolupar un pla urbanístic per a l'Ajuntament, amb una previsió d'1,6 milions d'habitants per a l'any 2000. Res més lluny de la realitat. Els projectes polítics dels alcaldes no han tingut mai continuïtat i la corrupció i els interessos personals s'han interposat sempre davant del progrés urbanístic de la ciutat.

Està clar que Colòmbia és un país ple d'oportunitats i està tot per fer, partint d'una base sòlida i relativament desenvolupada, pel que fa que sigui un client potencialment atractiu pels nostres projectes. No obstant, el camí no és gens fàcil i un s'ha d'armar amb molta paciència per fer qualsevol cosa.

D'entrada, nosaltres no som gaire benvinguts a Colòmbia, especialment en el terreny professional. Bàsicament per dues raons: la primera és que ja hi ha força arquitectes joves que han tingut l'oportunitat d'estudiar fora, aportant tot el coneixement après, almenys aparentment. La segona, i la més important, és la posició laboral de l'arquitecte. Aquí l'arquitecte no té un coneixement tècnic molt elevat, deixant pas a l'enginyer civil, i quedant d'aquesta manera com un dissenyador arquitectònic, per dir-ho d'alguna manera. Queda relegat a un lloc poc representatiu en l'escala de responsabilitats del projecte, com si només féssim l'avantprojecte o projecte bàsic. Quedant-nos d'aquesta manera de cara a tercers sense la possibilitat de poder desenvolupar tot el nostre potencial. Quant als dissenys, són força atractius. Dissenys que podem veure en els projectes d'habitatges de promocions privades, cosa que no passa gaire sovint a casa nostra, on el promotor va a la repetició i senzillesa per guanyar més. Constructivament és una altra pel·lícula, no perquè ho facin bé o malament, sinó perquè els projectes no contempen moltes especificacions que per a nosaltres són bàsiques, com la cambra d'aire a les façanes, fusteria d'alumini més consistent (aquí les seccions són mínimes, sense cambra d'aire...). Els projectes estan molt poc definits, deixant als mestres d'obra i enginyers civils que vagin definint sobre la marxa els detalls. Malgrat això, no volen invertir més en el desenvolupament executiu del projecte, no reconeixen el valor afegit del bon arquitecte, com nosaltres. La situació és semblant a la d'Espanya als anys 70, amb tecnologia digital, internet i cotxes per a tothom, una combinació força interessant.

Malgrat tot l'explicat, ens trobem el cas del BD Bacatà, el gratacel més gran de Colòmbia, construït per una promotora catalana i projectat per l'estudi Alonso i Balaguer. Han sigut els

primers en apostar per la renovació del centre històric i administratiu de la ciutat. Un cas d'èxit portat a terme per un equip de catalans, demostrant que hi ha molt per fer i molta feina pels arquitectes catalans, però, això sí, anant de la mà amb un grup promotor/constructor de la casa. Darrera d'ells, hi ha més grups catalans construïnt per la zona.

I?m an Englishman in NY

Pau Núñez i Ana Maria Alvarez, arquitectes. Corresponsals del COAC a Bogotà, Colòmbia



[1]

Tornar

[2]

Copyright@ Col·legi d'Arquitectes de Catalunya : <http://www.coac.arquitectes.cat/ca/content/un-catala-a-bogota>

Links:

[1] <http://www.coac.arquitectes.cat/ca/printpdf/printpdf/9942>

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