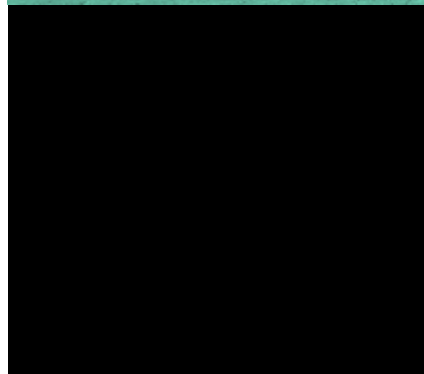






© Jordi Jordana, corresponsal del COAC a Montreal

En un momento de cambios en la movilidad de muchas ciudades e inversiones en proyectos de transporte público en todo el mundo, el pasado 5 de diciembre se daba el pistoletazo de salida para el proceso de licitación de obras por la construcción del túnel de la prolongación de la línea 5 (línea azul) del metro de Montreal. La noticia, con gran eco en los medios de comunicación, venía acompañada de la fecha prevista para completar la prolongación de esta línea de metro: 2029, 41 años después de que se inaugurara el último tramo existente de esta misma línea. Un hito importante para una prolongación esperada desde hace muchos años y que permitirá conectar con cinco nuevas estaciones varios barrios del este de Montreal.

Como indicaba la alcaldesa Valérie Plante el día de la presentación de la noticia, con estas nuevas estaciones se podrá ir a buscar a una nueva clientela que encontrará el metro como una alternativa eficaz al transporte en automóvil privado (muy dominante en esta parte de la ciudad). Pero al mismo tiempo, remarcaba que además de poder acelerar esta transición hacia una movilidad más sostenible y ecológica en el conjunto de la ciudad, la prolongación de la línea azul ofrecería también entornos de vida urbanos completos y reformados.

La llegada de una gran infraestructura de transporte público tiene un efecto estructurador del territorio servido. Desde el ayuntamiento, este proyecto es visto como una oportunidad para dar nueva vida a esta parte de la ciudad y maximizar los beneficios urbanos en estos barrios. Siendo un sector con una débil densidad, la llegada del metro debería permitir densificar en torno a las estaciones con el objetivo de intensificar y diversificar las actividades de estos barrios, apoyadas por una movilidad colectiva y un entorno de calidad. En un entorno actualmente muy mineralizado y con falta de espacios verdes, el proyecto debería permitir enverdecer y mejorar el espacio público en torno a las nuevas infraestructuras del metro, pero también debería suponer una oportunidad para el eje de la calle Jean-Talon, donde se ubicará principalmente esta prolongación del metro. La integración urbana y la calidad de la concepción arquitectónica de las diversas infraestructuras del metro (edificios de las estaciones y otras estructuras auxiliares) debería contribuir a ese éxito global.

Podríamos decir que esta manera de sacar provecho de la llegada del metro es una idea muy actual pero también hay que decir que no es una idea nueva. Desde sus inicios en los años 60, el desarrollo del metro de Montreal ha ido siempre más allá de la simple conexión de varios sitios existentes. Las estaciones de metro se han convertido en verdaderos polos locales de desarrollo urbano. Un ejemplo es la conexión directa de varias estaciones de metro a varios edificios, con el desarrollo del conocido 'Montreal souterrain' como máximo exponente: una red de 30 Km subterráneos que conectan varias estaciones con numerosos edificios y comercios del centro de Montreal. En otros lugares encontramos edificios de estaciones que protegen el acceso al metro de las inclemencias meteorológicas de esta ciudad invernal, pero que a su vez son una extensión del espacio público y se han convertido en lugares de interacción social y cultural y referentes por los barrios dónde se encuentran. El valor arquitectónico y la integración del arte en las estaciones del metro de Montreal han

tenido un papel muy importante en este sentido.

Por lo general, las estaciones de la red existente cuentan con grandes volúmenes y hay a menudo un acceso a la luz natural. El lenguaje arquitectónico de las diferentes estaciones ilustra la variedad arquitectónica de Quebec desde los años 60, así como la variedad artística. Así, las estaciones de la red inicial de los años 60 se caracterizan ya por la búsqueda de grandes volúmenes y la presencia de acabados cerámicos con gran variedad cromática. Las estaciones de la primera expansión del metro de los años 70 hacen énfasis en la entrada de la luz natural y las texturas de hormigón visto. La segunda expansión de los años 80, que incluye el tramo existente de la línea azul, es una muestra rica y variada de arquitectura postmoderna propia de esos años. Finalmente, la tercera expansión, a principios de los años 2000, y que llevó el metro de Montreal hasta la isla vecina donde se encuentra la ciudad de Laval, el acento vuelve de nuevo a los grandes espacios y el acceso de la luz natural. A pesar de la arquitectura única de cada estación, cada fase presenta pues unos rasgos propios que permiten este reconocimiento. Para la expansión de la línea azul deberemos esperar todavía un poco para poder definir esta fase porque todavía no hay imágenes públicas para los proyectos.

Desde las primeras estaciones, todas las estaciones cuentan con obras de arte perfectamente integradas y la red de metro se convierte así en una verdadera galería de arte de varios artistas de Quebec. Entre ellos cabe mencionar al artista Jordi Bonet (1932-1979), de origen catalán y establecido en Quebec, con su obra en la estación Pie-IX (estación de metro del estadio olímpico de Montreal) que data del 1976.

Todo esto hace que el metro de Montreal sea considerado como un interés patrimonial de la ciudad de Montreal. Esto es tenido en cuenta a la hora de realizar la rehabilitación de las estaciones existentes o de 'ponerlas al día' con la integración de ascensores y de tecnologías que no existían hace 60 años y que hoy son necesarias. No se trata pues de restauraciones, sino de intervenciones respetuosas con este legado arquitectónico y que tratan de resaltar su valor único. Este valor arquitectónico de las infraestructuras del metro también se considera a la hora de continuar con la expansión del metro de Montreal y cualquier proyecto asociado al metro (estructuras auxiliares, garajes de metro...).

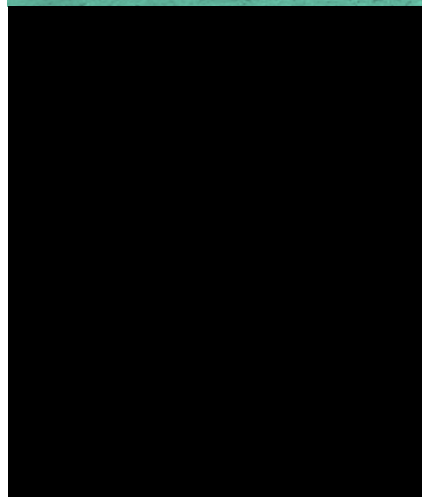
El metro de Montreal ha sido pionero desde hace casi 60 años y sigue siendo un ejemplo de cómo el metro puede ser más que un sistema de transporte para conectar varios puntos de la ciudad, y convertirse en un conjunto de espacios con un valor arquitectónico, urbano, social y económico para la ciudad.

Jordi Jordana, arquitecto. Corresponsal del COAC en Montreal, Canadá. Enero 2023

[Log in](#) to post comments

[Català](#)

[Tornar](#)



En un moment de canvis en la mobilitat de moltes ciutats i inversions en projectes de transport públic arreu del món, el passat 5 de desembre es donava el tret de sortida per al procés de licitació d'obres per la construcció del túnel de la prolongació de la línia 5 (línia blava) del metro de Montreal. La notícia, amb gran ressò als mitjans de comunicació, venia acompanyada de la data prevista per completar la prolongació d'aquesta línia de metro : 2029, 41 anys després que s'inaugurés el darrer tram existent d'aquesta mateixa línia. Una fita important per a una prolongació esperada des de fa molts anys i que permetrà connectar amb cinc noves estacions diversos barris de l'est de Montreal.

Com indicava l'alcalde Valérie Plante el dia de la presentació de la notícia, amb aquestes noves estacions es podrà anar a buscar una nova clientela que trobarà el metro com una alternativa eficaç al transport en automòbil privat (molt dominant en aquesta part de la ciutat). Però alhora, remarcava que a més de poder accelerar aquesta transició cap a una mobilitat més sostenible i ecològica al conjunt de la ciutat, la prolongació de la línia blava oferiria també entorns de vida urbans complets i reformats.

L'arribada d'una gran infraestructura de transport públic té un efecte estructurador del territori servit. Des de l'ajuntament, aquest projecte és vist com una oportunitat per donar nova vida a aquesta part de la ciutat i maximitzar els beneficis urbans a aquest barris. Sent un sector amb una feble densitat, l'arribada del metro hauria de permetre densificar al voltant de les estacions amb l'objectiu d'intensificar i diversificar les activitats d'aquests barris, recolzades per una mobilitat col·lectiva i un entorn de qualitat. En un entorn actualment molt mineralitzat i amb manca d'espais verds, el projecte hauria de permetre enverdir i millorar l'espai públic al voltant de les noves infraestructures del metro però també hauria de suposar una oportunitat per l'eix del carrer Jean-Talon, on es situarà principalment aquesta prolongació del metro. La integració urbana i la qualitat de la concepció arquitectònica de les diverses infraestructures del metro (edificis de les estacions i altres estructures auxiliars) hauria de contribuir a aquest èxit global.

Podríem dir que aquesta manera de treure profit de l'arribada del metro és una idea molt d'actualitat però també cal dir que no és una idea nova. Des dels seus inicis als anys 60, el desenvolupament del metro de Montreal ha anat sempre més enllà de la simple connexió de diversos llocs existents. Les estacions de metro han esdevingut veritables pols locals de desenvolupament urbà. Un exemple és la connexió directa de diverses estacions de metro a diversos edificis, amb el desenvolupament del conegut 'Montréal souterrain' com a màxim exponent: una xarxa de 30 Km subterrànies que connecten diverses estacions amb nombrosos edificis i comerços del centre de Montreal. En altres llocs trobem edificis d'estacions que protegeixen l'accés al metro de les inclemències meteorològiques d'aquesta ciutat hivernal, però que alhora són una extensió de l'espai públic i han esdevingut llocs d'interacció social i cultural i referents pels barris on es troben. El valor arquitectònic i la integració de l'art a les estacions del metro de Montreal han tingut un paper molt important en aquest sentit.

Cal remarcar que a l'excepció d'uns quants elements amb un disseny estandarditzat, com les portes d'accés, les bandes toponímiques i la senyalització en general, el metro de Montreal ofereix una arquitectura molt diversa, on cada estació és única i diferent. Des del principi es va desenvolupar seguint un model d' 'un arquitecte una estació'. Encara avui aquest principi és mantingut i les diferents infraestructures de la nova prolongació del metro han estat

atorgats per la Société de Transport de Montréal (STM) a firmes (i consorcis) d'arquitectura diferents i reconegudes del Quebec: Barin - Jodoin Lamarre Pratte, Lemay - Bisson Fortin, ACDF, FABG i STGM.

En general, les estacions de la xarxa existent compten amb grans volums i hi ha sovint un accés a la llum natural. El llenguatge arquitectònic de les diferents estacions il·lustra la varietat arquitectònica del Quebec des dels anys 60, i també la varietat artística. Així, les estacions de la xarxa inicial dels anys 60 es caracteritzen ja per la recerca de grans volums i la presència d'acabats ceràmics amb una gran varietat cromàtica. Les estacions de la primera expansió del metro dels anys 70 fan èmfasi a l'entrada de la llum natural i les textures de formigó vist. La segona expansió dels anys 80, que inclou el tram existent de la línia blava, és una mostra rica i variada d'arquitectura post-moderna pròpia d'aquells anys. Finalment la tercera expansió, al principi dels anys 2000, i que va portar el metro de Montreal fins a l'illa veïna on es troba la ciutat de Laval, l'accent retorna altre cop als grans espais i l'accés de la llum natural. Tot i l'arquitectura única de cada estació, cada fase presenta doncs un trets propis que permeten aquest reconeixement. Per a l'expansió de la línia blava haurem d'esperar encara una mica per poder definir aquesta fase perquè encara no hi ha imatges públiques pels projectes.

Des de les primeres estacions, totes les estacions compten amb obres d'art perfectament integrades i la xarxa de metro esdevé així una veritable galeria d'art de diversos artistes del Quebec. Entre ells cal esmentar l'artista Jordi Bonet (1932-1979), d'origen català i establert al Quebec, amb la seva obra a l'estació Pie-IX (estació de metro de l'estadi olímpic de Montreal) que data del 1976.

Tot plegat fa que el metro de Montreal sigui considerat com un interès patrimonial de la ciutat de Montreal. Això és tingut en compte alhora de fer la rehabilitació de les estacions existents o de 'posar-les al dia' amb la integració d'ascensors i de tecnologies que no existien fa 60 anys i que avui són necessàries. No es tracta doncs de restauracions, sinó d'intervencions respectuoses amb aquest llegat arquitectònic i que miren de ressaltar-ne el seu valor únic. Aquest valor arquitectònic de les infraestructures del metro també és considerat alhora de continuar amb l'expansió del metro de Montreal i qualsevol altre projecte associat al metro (estructures auxiliars, garatges de metro...).

El metro de Montreal ha estat pioner des de fa gairebé 60 anys i continua sent un exemple de com el metro pot ser més que un sistema de transport per connectar diversos punts de la ciutat, i esdevenir un conjunt d'espais amb un valor arquitectònic, urbà, social i econòmic per la ciutat.

Jordi Jordana, arquitecte. Corresponsal del COAC a Montreal, Canadà. Gener 2023



[Log in to post comments](#)[Español](#)

[Tornar](#)



© Laura Gil

Berlín es una ciudad enorme, capital de Estado, con gran diversidad de barrios que forman

un paisaje urbano muy heterogéneo y que sobre todo está fuertemente marcada por la historia del siglo pasado, con la particularidad que supuso el muro que dividió la ciudad a lo largo de veintiocho años. Dentro de esta multitud de contrastes encontramos a los ?Schrebergärten?, que podríamos traducir al español como ?huertos urbanos?. Se trata de urbanizaciones de pequeñas parcelas pensadas para su uso como huertos, que ocupan los espacios aún no edificados de la ciudad y ofrecen un espacio en el exterior a las familias que viven en pisos o apartamentos, donde disponen de más aire, más luz, y donde también pueden cultivar patatas y verduras para su autoabastecimiento. En el 60% de los casos, los usuarios viven a una distancia máxima de 4km y se desplazan hasta allí a pie o en bicicleta.

Los huertos urbanos poseen una larga tradición en toda Alemania. Su origen se remonta a finales del siglo XVIII, cuando Berlín era una gran capital industrial y las familias de trabajadores podían auto abastecerse y disfrutar de un espacio en el exterior para su ocio. El primer reglamento que protegía a los inquilinos de los huertos fue aprobado en 1919 en el período de la República de Weimar. Se limitaba el precio del alquiler y se protegía el contrato de arrendamiento indefinidamente. El precio medio actual de alquiler es de aproximadamente 500 euros al año. En 1983 se aprobó la primera ley de los huertos urbanos (Bundesklingartengesetz) que hoy en día todavía está vigente. Aparte de proteger a los inquilinos, la ley también establece obligaciones y limitaciones en su uso, como por ejemplo el hecho de que no esté permitido pernoctar. Después de la Segunda Guerra Mundial se dispone de muchos solares libres en Berlín como consecuencia de los bombardeos y aparecen muchas nuevas urbanizaciones de huertos urbanos que contribuyen a paliar la carencia de alimentos.

El nombre de Schrebergärten lo dio el dr. Moritz Schreber, que a principios del siglo XIX impulsó la creación de jardines para niños de las grandes ciudades.

En la actualidad existen 877 huertos urbanos en Berlín que se dividen en casi 71.000 parcelas y ocupan una superficie de unas 2.900 hectáreas, lo que representa casi un 4% de la superficie total del municipio. Una parcela tiene de media unos 350m² y se permite una pequeña construcción de hasta 24m². El acceso está abierto a todos los vecinos, que pueden utilizar los caminos y zonas comunes. La gran mayoría de las urbanizaciones son propiedad de la administración, pero también algunas pertenecen a inversores privados, sobre todo al este de la ciudad; las parcelas cercanas a las vías del tren pertenecen a la Deutsch Bahn.

Ante la gran presión inmobiliaria que sufre la ciudad (ver artículos sobre Berlín de 2016 y 2017) que se traduce en la falta de oferta de viviendas y en los elevados precios del suelo urbano, crece la demanda por parte de algunos sectores de la sociedad a fin de que se permita la construcción de viviendas en parte de los terrenos que hoy ocupan los huertos urbanos. En concreto argumentan que sólo con la construcción de un 20% de las parcelas podrían obtenerse 200.000 nuevas viviendas de 40 a 50m². Para ellos se trata de realizar un reparto justo de los recursos de la ciudad que benefician a toda la comunidad. Los terrenos que ocupan los huertos urbanos son demasiado valiosos para que usen tan pocos vecinos.

La actual clasificación de los usos permitidos garantiza mantenerlo todo como está, pero teóricamente las administraciones de los distritos de la ciudad pueden ceder a las presiones y recalificar el uso de una parcela convirtiéndola en edificable. Para evitarlo, el 25 de agosto de 2020 el Senado de Berlín aprobó el ?Plan de desarrollo de los pequeños huertos? (Kleingartenentwicklungsplan) para protegerlos en su estado actual hasta el año 2030. Para

el 82 % se garantiza una continuidad indefinida para su uso. Durante los diez años que estará vigente el plan sólo se verán afectadas 473 parcelas, lo que representa un 0,5% del total. En estas parcelas se construirán jardines de infancia para los barrios, ampliaciones de escuelas y polideportivos, un hospital y una comisaría de policía.

El plan se concentra en el análisis del estado actual de las urbanizaciones y en las numerosas cualidades que aportan a la ciudad a nivel social, cultural y ecológico. Se ha podido demostrar que trabajar en el huerto favorece la salud física y mental. En concreto, ayuda a mejorar la presión cardíaca y evita las enfermedades cardiovasculares y las depresiones. Su aportación para mejorar el clima y la biodiversidad, sobre todo ofreciendo un hábitat para los insectos, es también muy positiva.

En este Plan de desarrollo se echan de menos sin embargo propuestas de transformación o de mejora de las urbanizaciones, que reduzcan privilegios y sean un gesto de aproximación a las necesidades del resto de la comunidad. Teniendo en cuenta que actualmente existen unas 14.000 solicitudes pendientes de recibir un huerto y cada año quedan libres sólo 3.100, se podría pensar en reducir la superficie de las parcelas, transformarlas para ofrecer su uso compartido o incorporar nuevos usos para todos los vecinos.

Habrà que esperar a 2030 para ver si realmente se cederà superficie para la construcción de viviendas e infraestructuras en las parcelas que el Plan no ha protegido indefinidamente. Seguramente, los intereses políticos jugarán un papel muy importante y también la visión de futuro que se tenga para la ciudad. Lo más probable es que se llegue a un compromiso, y también lo más recomendable. No es posible densificar la ciudad al máximo sin perder gran parte de sus cualidades. Berlín debe ser de las pocas grandes capitales europeas que todavía dispone de estas reservas de espacio urbano y ésta es también una de sus grandes suertes.

Kleingartenentwicklungsplan (KEP). Plan aprobado por el Senado de Berlín el 25 de agosto de 2020

Laura Gil, arquitecta. Corresponsal del COAC en Berlín, Alemania diciembre 2022.



[Log in to post comments](#)Català

Tornar



© Laura Gil

Berlín és una ciutat enorme, capital d'Estat, amb una gran diversitat de barris que formen un

paisatge urbà molt heterogeni i que sobretot està fortament marcada per la història del segle passat, amb la particularitat que va suposar el mur que va dividir la ciutat al llarg de vint-i-vuit anys. Dins d'aquesta multitud de contrastos hi trobem els 'Schrebergärten', que podríem traduir al català com a 'horts urbans'. Es tracta d'urbanitzacions de petites parcel·les pensades per al seu ús com a horts, que ocupen els espais encara no edificats de la ciutat i ofereixen un espai a l'exterior a les famílies que viuen en pisos o apartaments, on disposen de més aire, més llum, i on també poden conrear-hi patates i verdures per al seu auto abastiment. En el 60% dels casos els usuaris viuen a una distància màxima de 4km i es desplacen fins allà a peu o en bicicleta.

Els horts urbans tenen una llarga tradició a tot Alemanya. El seu origen es remunta a finals del segle XVIII, quan Berlín era una gran capital industrial i les famílies de treballadors podien auto abastir-se i gaudir d'un espai a l'exterior per al seu oci. El primer reglament que protegia els llogaters dels horts va ser aprovat el 1919 en el període de la República de Weimar. Es limitava el preu del lloguer i es protegia el contracte d'arrendament indefinidament. El preu mitjà actual de lloguer és aproximadament de 500 euros a l'any. L'any 1983 es va aprovar la primera llei dels horts urbans (Bundeskleingartengesetz) que avui dia encara és vigent. A part de protegir els llogaters, la llei també estableix obligacions i limitacions en el seu ús, com per exemple el fet que no estigui permès de pernoctar-hi. Després de la Segona Guerra Mundial es disposa de molts solars lliures a Berlín com a conseqüència dels bombardejos i apareixen moltes noves urbanitzacions d'horts urbans que contribueixen a pal·liar la manca d'aliments.

El nom de 'Schrebergärten' el va donar el Dr. Moritz Schreber, que a principis del segle XIX va impulsar la creació de jardins per als infants de les grans ciutats.

En l'actualitat hi ha 877 horts urbans a Berlín que es divideixen en gairebé 71.000 parcel·les i ocupen una superfície d'unes 2.900 hectàrees, el què representa gairebé un 4% de la superfície total del municipi. Una parcel·la té de mitjana uns 350m² i s'hi permet una petita construcció de fins a 24m². L'accés és obert a tots els veïns, que poden utilitzar-hi els camins i les zones comuns. La gran majoria de les urbanitzacions són propietat de l'administració però també n'hi ha que pertanyen a inversors privats, sobretot a l'est de la ciutat; les parcel·les pròximes a les vies del tren pertanyen a la Deutsch Bahn.

Davant la gran pressió immobiliària que pateix la ciutat (veure els articles sobre Berlin del 2016 i 2017) que es tradueix en la manca d'oferta d'habitatges i en els elevats preus del sol urbà, creix la demanda per part d'alguns sectors de la societat per tal que es permeti la construcció d'habitatges en part dels terrenys que avui ocupen els horts urbans. En concret argumenten que només amb la construcció d'un 20% de les parcel·les es podrien obtenir 200.000 nous habitatges de 40 a 50m². Per a ells es tracta de fer un repartiment just dels recursos de la ciutat que beneficiï a tota la comunitat. Els terrenys que ocupen els horts urbans són massa valuosos perquè en facin ús tan pocs veïns.

L'actual classificació dels usos permetes garanteix mantenir-ho tot tal com està, però teòricament les administracions dels districtes de la ciutat poden cedir a les pressions i requalificar l'ús d'una parcel·la convertint-la en edificable. Per evitar-ho, el 25 d'agost del 2020 el Senat de Berlín va aprovar el 'Pla de desenvolupament dels petits horts' (Kleingartenentwicklungsplan) per a protegir-los en el seu estat actual fins a l'any 2030. Per al 82% es garanteix una continuïtat indefinida per al seu ús. Durant els deu anys que estarà vigent el pla només es veuran afectades 473 parcel·les, que representen un 0,5% del total.

En aquestes parcel·les es construiran escoles bressol per als barris, ampliacions d'escoles i poliesportius, un hospital i una comissaria de policia.

El pla es concentra en l'anàlisi de l'estat actual de les urbanitzacions i en les nombroses qualitats que aporten a la ciutat en els àmbits social, cultural i ecològic. S'ha pogut demostrar que fer feina a l'hort afavoreix la salut física i mental. En concret ajuda a millorar la pressió cardíaca i evita les malalties cardiovasculars i les depressions. La seva aportació per a millorar el clima i la biodiversitat, sobretot oferint un hàbitat per als insectes, és també molt positiva.

En aquest Pla de desenvolupament es troben a faltar però propostes de transformació o de millora de les urbanitzacions, que redueixin privilegis i siguin un gest d'aproximació a les necessitats de la resta de la comunitat. Tenint en compte que actualment hi ha unes 14.000 sol·licituds pendents de rebre un hort i cada any en queden lliures només 3.100, es podria pensar en reduir la superfície de les parcel·les, transformar-les per a oferir el seu ús compartit o incorporar nous usos per a tots els veïns.

Caldrà esperar al 2030 per veure si realment es cedirà superfície per a la construcció d'habitatges i infraestructures en les parcel·les que el Pla no ha protegit indefinidament. Segurament els interessos polítics jugaran un paper molt important i també la visió de futur que es tingui per a la ciutat. El més probable és que s'arribi a un compromís, i també el més recomanable. No és possible densificar la ciutat al màxim sense perdre gran part de les seves qualitats. Berlín deu ser de les poques grans capitals europees que encara disposa d'aquestes reserves d'espai urbà i aquesta és també una de les seves grans sorts.

Kleingartenentwicklungsplan (KEP). Pla aprovat pel Senat de Berlín el 25 d'agost del 2020

Laura Gil, arquitecta. Corresponsal del COAC a Berlín, Alemanya



[Log in to post comments](#)[Español](#)

[Tornar](#)

« [primer anterior](#) ? [4567](#) **8** [9101112](#) ? [següent](#) ?últim »

[more](#)

Copyright@ Col·legi d'Arquitectes de Catalunya : <https://www.arquitectes.cat/es/Internacional?page=7>