



De todas las capitales europeas con más de 1 millón de habitantes solo Belgrado (República de Serbia), no tiene un sistema de metro construido.

La sensación de un urbanismo caótico que se obtiene al visitar la ciudad se puede comprender repasando la historia de la planificación del metro de la ciudad. Entender la complejidad de ejecutar una infraestructura de tal magnitud ayuda a sacar conclusiones.

El primer estudio (1938-1946)

Un estudio inicial planeó y determinó la dirección de la primera línea subterránea en Belgrado, que debería de haber conectado Kalemegdan - Terazije - Slavija - ?ubura, la columna vertebral de la ciudad vieja.

Las relaciones socioeconómicas del momento después de la Segunda Guerra Mundial junto con las nuevas aspiraciones políticas e ideológicas hicieron que la actividad urbana cambiase radicalmente. Este período se caracteriza por la desigualdad de las funciones urbanas, así como por la aparición de diferentes intereses que impiden el progreso y el desarrollo de la ciudad. Los factores básicos, la llegada de nueva población atraída por la necesidad de mano de obra y el déficit de vivienda, dominan sobre el planeamiento del desarrollo de la ciudad. El resultado de esta época es que la necesidad de vivienda se impone sobre la regulación urbana. El arquitecto Nikola Dobrovi?, autor del primer plan maestro de Belgrado en 1948 ya advirtió un futuro colapso de tráfico, pero su advertencia fue ignorada.

Estudio del metro (1962-1968)

El aumento de la población, junto con el consecuente aumento de coches y la resolución parcial de los problemas de tráfico desde el último Plan Urbanístico, causan los primeros colapsos de tráfico en las estrechas calles de la ciudad. Las autoridades se ven obligadas a buscar soluciones para el transporte de pasajeros en la ruta de Kalemegdan - Slavija. Se anuncia un concurso (1967) del que se concluye que los residentes de Belgrado preferirían el transporte público con la condición de que se modernizara el sistema antiguo, principalmente eléctrico (tranvía, trolebús). Basado en esta conclusión se presenta el primer concepto de sistema de metro, usando el Plan Urbanístico General de 1950, que respeta el trazado de las líneas del estudio anterior.

Comienza la época más próspera de Belgrado, marcada por un respeto político hacia los urbanistas y profesionales. En 1969 se toma la decisión de redactar un nuevo Plan Urbanístico para Belgrado, el plan de 1972, basado en el transporte público de ciudadanos por un sistema ferroviario independiente.

Dicho estudio se quedó al nivel del diseño conceptual, sin mostrar las características básicas del transporte masivo. Se acuerda una revisión del estudio para modernizarlo y adaptarlo a los objetivos urbanos de Belgrado para el tercer milenio.

Estudio del ¿Metro de Belgrado? (1974-1982)

Gracias a reflexiones y estudios previos, el Plan Urbanístico de Belgrado de 1972 sacaba la conclusión de la necesidad de elaborar un estudio sobre el desarrollo del transporte público urbano con el metro como principal medio de transporte rápido y masivo.

Aunque el período de 1960 a 1976 es recordado como la era del "boom" del urbanismo de Belgrado, la identidad política de la ciudad se ve disminuida por la descentralización del poder a través del fortalecimiento de los municipios dentro de ella. Como consecuencia la ciudad pasa a perder su capacidad de inversión.

En 1981 se llega al acuerdo de mantener un fondo de inversión metropolitana a través de una contribución del 2% sobre los salarios de los ciudadanos. Se recaudaron unos \$ 200 millones. Esta recaudación fue suficiente para comenzar la construcción de las obras de la primera línea de metro.

Con el tranvía al siglo XXI - Estudio "Betras" (1982-1985)

Ante el bajo potencial económico de la población, el nuevo líder electo (1981) recomienda el desarrollo de un nuevo estudio que traiga una solución económicamente más viable. En esta época la columna vertebral del transporte público pasa a ser de líneas de tranvía.

Se cancela la contribución ciudadana y el dinero recaudado el año anterior para la construcción del proyecto del Metro de Belgrado se desvía a la construcción del sistema de tranvías, y se realiza una revisión del Plan Urbanístico (1985).

Así, después de diez años de incoherencias municipales, a través de estos cambios se legalizan importantes desviaciones, lo que resulta en el florecimiento de la construcción ilegal y la confirmación de una práctica, ya profundamente arraigada, caracterizada por la ausencia de cualquier concepción del desarrollo espacial. Según una encuesta realizada en el estudio BETRAS (1984), la falta de capacidad del transporte público, el largo tiempo de viaje y la desincronización horaria obligan a los ciudadanos a encontrar una solución individual, es decir, comprar vehículos propios. La consecuencia lógica es el colapso del tráfico y la interrupción de todas las posibles funciones urbanas necesarias para lograr un urbanismo sostenible.

Con la gran introducción del concepto de Sistema de Tren Ligero (LRT) para ciudades medianas como tendencia mundial, se abren nuevos dilemas que tensionan de nuevo la política y los profesionales, respaldados por evaluaciones diametralmente opuestas (entre 1989 y 2000).

Una vez desintegrada la RFSY y con la caída del régimen comunista, la guerra civil y las sanciones impuestas por las Naciones Unidas, las elecciones de 1997 fueron asumidas por la coalición demócrata. El alcalde electo Zoran Djindjic, resucitó el proyecto ¿Metro de Belgrado? como una promesa de campaña involucrando de nuevo al sector profesional.

El desacuerdo político dentro de la coalición llevó a la destitución del alcalde y la adhesión al Sistema de Tren Ligero (LRT), por lo que el metro se suspende nuevamente.

En definitiva, en lugar de metro, LRT o un sistema completo de tranvías, Belgrado entra al siglo XXI con el viejo y nuevo dilema ya conocidos.

Metro ligero de Belgrado - BELAM (2005)

En esta época ocurre un cambio de escenario dictado por la transición en la sociedad: el nuevo marco sociopolítico, el mercado internacional e inversiones extranjeras, las relaciones democráticas.

Una donación del programa FASEP del Gobierno francés (2001/2002) dirigida por el informe de la consultora francesa SYSTRA para un plan integral de transporte público en Belgrado describía su propia visión para el desarrollo del tráfico según el cual, el principal medio de transporte era el LRT. Con ello se adoptó (2003) un nuevo Plan General Urbanístico para el año 2021. El plan contemplaba la construcción de tres nuevas líneas de un sistema de tren ligero: el Metro ligero de Belgrado.

En 2008, se lanzó un concurso internacional, en el que participaron diez consultoras europeas de renombre. El concurso se suspendió diez días antes de la apertura de las ofertas.

El reelegido alcalde fue destituido durante el primer año del segundo mandato, y los proyectos del Metro se aplazaron por enésima vez.

La actualidad

El gobierno actual, está lanzando un proyecto de acercamiento de Belgrado a los ríos con inversiones extranjeras, que tiene repercusiones en las rutas de metro ya adoptadas.

Dada la magnitud del proyecto que el gobierno está llevando a cabo, el metro de Belgrado es por ahora un tema que no consigue salir de la sombra de las omisiones causadas por la falta de sinergia política, experta y opinión pública en el pasado.

Conclusiones

En la historia de la planificación del metro de Belgrado, se ha tenido en cuenta solamente un conjunto de cuatro criterios: el concepto del metro, la gestión de la ruta, la elección de la tecnología y el volumen de inversión. Pero la compacidad urbana debe reconocerse también como uno de los elementos esenciales que contribuyen a una ciudad sostenible. Un sistema sostenible es un sistema que funciona constantemente en equilibrio y cambia lentamente en fases aceptadas por el público en general.

Para que Belgrado se convierta en una ciudad compacta, es inevitable modernizar el ferrocarril eléctrico y el tráfico de bicicletas. En otras palabras, sin un sistema ferroviario independiente, es decir, el metro, siendo la forma más eficiente de la mejora del transporte público, Belgrado nunca se convertirá en un conjunto compacto y sostenible.

Este tipo de modernización del tráfico de Belgrado no ocurrirá a menos que los profesionales y los políticos, así como la opinión pública, se entiendan entre sí y juntos encuentren, tomen y apoyen decisiones adecuadas y que proporcionen la solución óptima para que, por fin, comience la construcción del metro. Se puede lograr no repitiendo los viejos errores o no cometiendo nuevas interferencias políticas, así como proporcionando las actividades sociales necesarias.

La experiencia de planificar el sistema de metro en Belgrado, que muestra la ausencia de estos requisitos mencionados, es una base para temer que habrá construcciones subterráneas hechas por un solo actor, generando consecuencias adversas irreversibles para el futuro desarrollo sostenible de toda la ciudad, incluyendo el sistema de metro.

Podemos concluir que el grado de desarrollo del metro en cualquier entorno urbano visto individualmente, habla, por un lado, sobre el contenido y la calidad de la relación en el triángulo público experto/estructuras políticas/opinión pública, y por otro lado es un marco válido para la visión y comprensión del mosaico completo de la sociedad que forma ese entorno urbano.

Branko Sekuli?. Arquitecto. Corresponsal COAC en Belgrado, Serbia. Octubre 2019

Agradecimiento especial al arquitecto Nemanja ?ipeti?, por haberme facilitado mucha información



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

Tornar



© Flickr Jorbasa

El nuevo barrio antiguo de Frankfurt, en alemán "die neue Altstadt" es el centro del barrio antiguo de Frankfurt am Main, que fue reconstruido entre 2012 y 2018 como parte de un proyecto a gran escala para la revitalización de este barrio. La superficie de intervención

ocupa aproximadamente 7.000 metros cuadrados y está situado adyacente a la plaza del ayuntamiento de Frankfurt (Römerplatz). El área forma el núcleo de la ciudad vieja, que fue considerada como una de las ciudades de estructura de madera más grandes e importantes hasta su destrucción durante los ataques aéreos de la Segunda Guerra Mundial.

El proyecto implicaba la restauración de gran parte del trazado de las calles y plazas que había originalmente en el lugar dado que todo el perímetro de actuación quedó alterado debido a las obras de ampliación del ayuntamiento técnico de Frankfurt, un edificio de estilo brutalista construido a principio de los años 70 y que no guardaba ninguna relación con el estilo de construcción tradicional al que reemplazó. Este proyecto fue en su momento muy problemático dado que se destruyeron muchos de los restos no sólo previas a la segunda guerra mundial, sino que databan de la época romana -de ahí el nombre Römerberg, "montaña romana".

Se construyeron un total de 35 edificios nuevos, incluidas 15 reconstrucciones de casas históricas antiguas. Una de las reconstrucciones más significativas por su complejidad es la casa conocida como "Haus der Goldenen Waage". Para todos los edificios nuevos se elaboró una normativa específica de diseño con directrices concretas para el diseño de las reconstrucciones, como la obligatoriedad de cubiertas inclinadas de pendiente pronunciada el uso de ciertos materiales de construcción prescritos, que eran típicos de la región de Frankfurt. Hay que aclarar que en el caso de las reconstrucciones se trata de edificios contemporáneos que se han diseñado en base a la documentación histórica disponible y que difieren en cuanto a detalles y localización exacta de las construcciones originales. También es importante tener en cuenta que la reconstrucción se limita principalmente a la volumetría exterior del edificio, dado que el interior está acondicionado como viviendas -en la planta baja hay locales comerciales- con un diseño contemporáneo y vanguardista.

Todo el proceso de planificación ha llevado mucho tiempo y, sobre todo, muchas negociaciones a nivel político y con iniciativas ciudadanas precisamente debido al enfoque que se debía dar a las edificaciones nuevas. Desde el final de la segunda guerra mundial hubo movimientos a favor y en contra de la conservación, reconstrucción o del uso de nuevas tendencias arquitectónicas a la hora de reconstruir la ciudad, una de las más perjudicadas en Alemania tras la guerra a nivel de destrucción de edificios. El debate teórico, que quedó interrumpido en materializarse el edificio del ayuntamiento técnico en los años 70, se reanudó con el proyecto de reconstrucción y, más allá de la controversia política del proyecto, ha recibido tanto críticas como elogios por el eclecticismo y la metodología utilizados en algunos de los nuevos edificios.

Los 35 diseños de los nuevos edificios se determinaron entre el 2010/11 en varios concursos de arquitectura con más de 170 participantes. El macro proyecto, que tras su finalización se prevé que alcance los 220 millones de euros, se ejecutó durante más de seis años, siendo oficialmente inaugurado para el público el 9 de Mayo de 2018, si bien actualmente continúan ultimándose obras en el interior de algunos edificios.

Pienso que la intervención en el barrio antiguo de Frankfurt es un caso interesante ya la vez controvertido en cuanto al tratamiento del patrimonio histórico. En España, así como en Italia, una "reconstrucción" del patrimonio histórico de este tipo y de esta envergadura es más fácil encontrarla en un parque de atracciones que en una ciudad, por no hablar del debate teórico sobre hasta dónde una obra nueva debe o puede emular un edificio histórico. En este sentido también hay que reconocer, que el proceso ha dado lugar a unos edificios muy interesantes,

especialmente aquellos que no pretendían ser reconstrucciones originales sino la reinterpretación contemporánea de un edificio en el barrio antiguo de Frankfurt. Por otra parte no deja de ser un inusual nuevo atractivo turístico, especialmente para una ciudad que no se caracteriza precisamente por la abundancia de edificios de interés histórico, sino que suele trascender a nivel arquitectónico más bien por abundancia de rascacielos. Si alguien, visitando el centro de Frankfurt, se preguntaba hasta ahora "y donde está el barrio antiguo aquí?", Que "die neue Altstadt" sea la respuesta correcta.

Carlos Vidal Wagner, arquitecto. Corresponsal del COAC en Frankfurt, Alemania. Octubre 2019

Referencias:

Exposición al Deutsches Architekturmuseum (DAM); <https://dam-online.de/veranstaltung/ausstellung-immer-neue-altstadt/>

https://www.deutschlandfunkkultur.de/neue-altstadt-in-frankfurt-am-main-eine-art-historischer.1008.de.html?dram:article_id=429252

<https://www.domroemer.de>

<https://www.sueddeutsche.de/kultur/frankfurter-altstadt-die-neue-alte-stadt-1.4149042>

<http://www.faz.net/aktuell/rhein-main/frankfurt/neue-altstadt-keine-ueberraschenden-mehrkosten-erwartet-15708530.html>



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

[Tornar](#)



© Branko Sekuli?

De totes les capitals europees amb més d'1 milió d'habitants només Belgrad (República de Sèrbia), no té un sistema de metro construït. La sensació d'un urbanisme caòtic que s'obté en visitar la ciutat es pot comprendre repassant la història de la planificació del metro de la ciutat. Entendre la complexitat d'executar una infraestructura d'aquesta magnitud ajuda a

treure conclusions.

El primer estudi (1938-1946)

Un estudi inicial va planejar i va determinar la direcció de la primera línia subterrània a Belgrad, que hauria d'haver connectat Kalemegdan - Terazije - Slavija - ?ubura, la columna vertebral de la ciutat vella.

Les relacions socioeconòmiques del moment després de la Segona Guerra Mundial juntament amb les noves aspiracions polítiques i ideològiques van fer que l'activitat urbana canviés radicalment. Aquest període es caracteritza per la desigualtat de les funcions urbanes, així com per l'aparició de diferents interessos que impedeixen el progrés i el desenvolupament de la ciutat. Els factors bàsics, l'arribada de nova població atreta per la necessitat de mà d'obra i el dèficit d'habitatge, dominen sobre el planejament del desenvolupament de la ciutat. El resultat d'aquesta època és que la necessitat d'habitatge s'imposa sobre la regulació urbana. L'arquitecte Nikola Dobrovi?, autor del primer pla mestre de Belgrad el 1948 ja va advertir un futur col·lapse de trànsit, però la seva advertència va ser ignorada.

Estudi del metro (1962-1968)

L'augment de la població, juntament amb el conseqüent augment de cotxes i la resolució parcial dels problemes de trànsit des de l'últim Pla Urbanístic, causen els primers col·lapses de trànsit en els estrets carrers de la ciutat. Les autoritats es veuen obligades a buscar solucions per al transport de passatgers en la ruta de Kalemegdan - Slavija. S'anuncia un concurs (1967) del qual es conclou que els residents de Belgrad preferirien el transport públic amb la condició que es modernitzés el sistema antic, principalment elèctric (tramvia, troleibús). Basat en aquesta conclusió es presenta el primer concepte de sistema de metro, usant el Pla Urbanístic General de 1950, que respecta el traçat de les línies de l'estudi anterior.

Comença l'època més pròspera de Belgrad, marcada per un respecte polític cap als urbanistes i professionals. El 1969 es pren la decisió de redactar un nou Pla Urbanístic per a Belgrad, el pla de 1972, basat en el transport públic de ciutadans per un sistema ferroviari independent.

Aquest estudi es va quedar al nivell del disseny conceptual, sense mostrar les característiques bàsiques del transport massiu. S'acorda una revisió de l'estudi per modernitzar-lo i adaptar-lo als objectius urbans de Belgrad per al tercer mil·lenni.

Estudi del "Metro de Belgrad" (1974-1982)

Gràcies a reflexions i estudis previs, el Pla Urbanístic de Belgrad de 1972 treia la conclusió de la necessitat d'elaborar un estudi sobre el desenvolupament del transport públic urbà amb el metro com a principal mitjà de transport ràpid i massiu.

Tot i que el període de 1960 a 1976 es recordat com l'era del "boom" de l'urbanisme de Belgrad, la identitat política de la ciutat es veu disminuïda per la descentralització del poder a través de l'enfortiment dels municipis dins d'ella. Com a conseqüència la ciutat passa a perdre la seva capacitat d'inversió.

El 1981 s'arriba a l'acord de mantenir un fons d'inversió metropolitana a través d'una contribució del 2% sobre els salaris dels ciutadans. Es van recaptar uns \$ 200 milions. Aquesta recaptació va ser suficient per començar la construcció de les obres de la primera línia de metro.

Amb el tramvia a el segle XXI - Estudi de ?Betras? (1982-1985)

Davant el baix potencial econòmic de la població, el nou líder electe (1981) recomana el desenvolupament d'un nou estudi que porti una solució econòmicament més viable. En aquesta època la columna vertebral del transport públic passa a ser de línies de tramvia.

Es cancel·la la contribució ciutadana i els diners recaptats l'any anterior per a la construcció del projecte del Metro de Belgrad es desvia a la construcció del sistema de tramvies, i es realitza una revisió del Pla Urbanístic (1985).

Així, després de deu anys d'incoherències municipals, a través d'aquests canvis es legalitzen importants desviacions, el que resulta en la florida de la construcció il·legal i la confirmació d'una pràctica, ja profundament arrelada, caracteritzada per l'absència de qualsevol concepció del desenvolupament espacial. Segons una enquesta realitzada en l'estudi BETRAS (1984), la manca de capacitat del transport públic, el llarg temps de viatge i la desincronització horària obliguen els ciutadans a trobar una solució individual, és a dir, comprar vehicles propis. La conseqüència lògica és el col·lapse del trànsit i la interrupció de totes les possibles funcions urbanes necessàries per aconseguir un urbanisme sostenible.

Amb la gran introducció del concepte de Sistema de Tren Lleuger (LRT) per a ciutats mitjanes com a tendència mundial, s'obren nous dilemes que tensionen de nou la política i els professionals, recolzats per avaluacions diametralment oposades (entre 1989 i 2000). Un cop desintegrada la RFSY i amb la caiguda del règim comunista, la guerra civil i les sancions imposades per les Nacions Unides, les eleccions de 1997 van ser assumides per la coalició demòcrata. L'alcalde electe Zoran Djindjic, va ressuscitar el projecte "Metro de Belgrad" com una promesa de campanya involucrant de nou al sector professional. El desacord polític dins de la coalició va portar a la destitució de l'alcalde i l'adhesió al Sistema de Tren Lleuger (LRT), de manera que el metre es suspèn novament. En definitiva, en lloc de metro, LRT o un sistema complet de tramvies, Belgrad entra al segle XXI amb el vell i nou dilema ja coneguts.

Metro lleuger de Belgrad - BELAM (2005) En aquesta època ocorre un canvi d'escenari dictat per la transició a la societat: el nou marc sociopolític, el mercat internacional i inversions estrangeres, les relacions democràtiques. Una donació del programa FASEP del Govern francès (2001/2002) dirigida per l'informe de la consultora francesa SYSTRA per un pla integral de transport públic a Belgrad descrivia la seva pròpia visió per al desenvolupament del trànsit segons el qual, el principal mitjà de transport era el LRT. Amb

això es va adoptar (2003) un nou Pla General Urbanístic per a l'any 2021. El pla contemplava la construcció de tres noves línies d'un sistema de tren lleuger: el Metro lleuger de Belgrad. El 2008, es va llançar un concurs internacional, en què van participar 10 consultores europees de renom. El concurs es va suspendre deu dies abans de l'obertura de les ofertes. El reelegit alcalde va ser destituït durant el primer any del segon mandat, i els projectes del metro es van ajornar per enèsima vegada. L'ACTUALITAT El govern actual, està llançant un projecte d'acostament de Belgrad als rius amb inversions estrangeres, que té repercussions en les rutes de metro ja adoptades. Donada la magnitud del projecte que el govern està duent a terme, el metro de Belgrad és per ara un tema que no aconsegueix sortir de l'ombra de les omissions causades per la manca de sinergia política, experta i opinió pública en el passat.

Conclusions

En la història de la planificació del metro de Belgrad, s'ha tingut en compte només un conjunt de quatre criteris: el concepte del metro, la gestió de la ruta, l'elecció de la tecnologia i el volum d'inversió. Però la compacitat urbana s'ha de reconèixer també com un dels elements essencials que contribueixen a una ciutat sostenible. Un sistema sostenible és un sistema que funciona constantment en equilibri i canvia lentament en fases acceptades pel públic en general.

Perquè Belgrad es converteixi en una ciutat compacta, és inevitable modernitzar el ferrocarril elèctric i el trànsit de bicicletes. En altres paraules, sense un sistema ferroviari independent, és a dir, el metro, sent la forma més eficient de la millora del transport públic, Belgrad mai es convertirà en un conjunt compacte i sostenible.

Aquest tipus de modernització del trànsit de Belgrad no passarà a menys que els professionals i els polítics, així com l'opinió pública, s'entenguin entre si i junts trobin, prenguin i donin suport decisions adequades i que proporcionin la solució òptima perquè, per fi, comenci la construcció del metro. Es pot aconseguir no repetint els vells errors o no cometent noves interferències polítiques, així com proporcionant les activitats socials necessàries.

L'experiència de planificar el sistema de metro a Belgrad, que mostra l'absència d'aquests requisits esmentats, és una base per a témer que hi haurà construccions subterrànies fetes per un sol actor, generant conseqüències adverses irreversibles per al futur desenvolupament sostenible de tota la ciutat, incloent el sistema de metro.

Podem concloure que el grau de desenvolupament del metro a qualsevol entorn urbà vist individualment, parla, d'una banda, sobre el contingut i la qualitat de la relació en el triangle públic expert / estructures polítiques / opinió pública, i d'altra banda és un marc vàlid per a la visió i comprensió del mosaic complet de la societat que forma aquest entorn urbà.

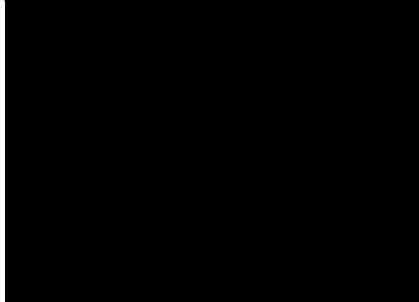
Branko Sekulić. Arquitecte. Corresponsal COAC a Belgrad, Sèrbia. Octubre 2019

Agraïment especial a l'arquitecte Nemanja ?ipeti?, per haver-me facilitat molta informació.



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

[Tornar](#)



El nou barri antic de Frankfurt, en alemany 'die neue Altstadt' és el centre del barri antic de Frankfurt am Main, que va ser reconstruït entre 2012 i 2018 com a part d'un projecte urbanístic a gran escala per a la revitalització d'aquest barri. La superfície d'intervenció ocupa aproximadament 7.000 metres quadrats i està situat adjacent a la plaça de l'ajuntament de Frankfurt (Römerplatz). L'àrea forma el nucli de la ciutat vella, que va ser considerada com una de les ciutats d'estructura de fusta més grans i importants fins a la seva destrucció durant els atacs aeris de la Segona Guerra Mundial.

El projecte implicava la restauració de gran part del traçat dels carrers i places que hi havia originalment en el lloc atès que tot el perímetre d'actuació va quedar alterat degut a les obres d'ampliació de l'ajuntament tècnic de Frankfurt, un edifici d'estil brutalista construït a principi dels anys 70 i que no guardava cap relació amb l'estil de construcció tradicional al qual va reemplaçar. Aquest projecte va ser en el seu moment molt problemàtic atès que es van destruir moltes de les restes no només prèvies a la segona guerra mundial, sinó que dataven de l'època romana -d'aquí el nom Römerberg, 'muntanya romana'.

Es van construir un total de 35 edificis nous, incloses 15 reconstruccions de cases històriques antigues. Una de les reconstruccions més significatives per la seva complexitat és la casa coneguda com 'Haus der Goldenen Waage'. Per a tots els edificis nous es va elaborar una normativa específica de disseny amb directrius concretes per al disseny de les reconstruccions, com l'obligatorietat de cobertes inclinades de pendent pronunciada l'ús de certs materials de construcció prescrits, que eren típics de la regió de Frankfurt. Cal aclarir que en el cas de les reconstruccions es tracta d'edificis contemporanis que s'han dissenyat sobre la base de la documentació històrica disponible i que difereixen pel que fa a detalls i localització exacta de les construccions originals. També és important tenir en compte que la reconstrucció es limita principalment a la volumetria exterior de l'edifici, atès que l'interior està condicionat com a habitatges 'a la planta baixa hi ha locals comercials- amb un disseny contemporani i avantguardista.

Tot el procés de planificació ha portat molt de temps i, sobretot, moltes negociacions a nivell polític i amb iniciatives ciutadanes precisament a causa de l'enfoc que s'havia de donar a les edificacions noves. Des del final de la segona guerra mundial va haver-hi moviments a favor i en contra de la conservació, reconstrucció o de l'ús de noves tendències arquitectòniques a l'hora de reconstruir la ciutat, una de les més perjudicades a Alemanya després de la guerra a nivell de destrucció d'edificis. El debat teòric, que va quedar interromput en materialitzar-se l'edifici de l'ajuntament tècnic en els anys 70, es va reprendre amb el projecte de reconstrucció i, més enllà de la controvèrsia política del projecte, ha rebut tant crítiques com elogis per l'eclecticisme i la metodologia utilitzats en alguns dels nous edificis.

Els 35 dissenys dels nous edificis es van determinar entre el 2010/11 en diversos concursos d'arquitectura amb més de 170 participants. El macro projecte, que després de la seva finalització es preveu que arribi als 220 milions d'euros, es va executar durant més de sis anys, sent oficialment inaugurat per al públic el 9 de Maig de 2018, si bé actualment continuen ultimant-se obres a l'interior d'alguns edificis.

Penso que la intervenció en el barri antic de Frankfurt és un cas interessant i ahora

controvertit pel que fa al tractament del patrimoni històric. A Espanya, així com a Itàlia, una ?reconstrucció? del patrimoni històric d'aquest tipus i d'aquesta envergadura és més fàcil trobar-la en un parc d'atraccions que en una ciutat, per no parlar del debat teòric sobre fins on una obra nova deu o pot emular un edifici històric. En aquest sentit també cal reconèixer, que el procés ha donat lloc a uns edificis molt interessants, especialment aquells que no pretenien ser reconstruccions originals sinó la reinterpretació contemporània d'un edifici en el barri antic de Frankfurt. D'altra banda no deixa de ser un inusual nou atractiu turístic, especialment per a una ciutat que no es caracteritza precisament per l'abundància d'edificis d'interès històric, sinó que sol transcendir a nivell arquitectònic més aviat per abundància de gratacels. Si algú, visitant el centre de Frankfurt, es preguntava fins ara ?i on està el barri antic aquí??. Que ?die neue Altstadt? sigui la resposta correcta.

Carlos Vidal Wagner, arquitecte. Corresponsal del COAC a Frankfurt, Alemanya. Octubre 2019

Referències:

Exposició al Deutsches Architekturmuseum (DAM); <https://dam-online.de/veranstaltung/ausstellung-immer-neue-altstadt/>

https://www.deutschlandfunkkultur.de/neue-altstadt-in-frankfurt-am-main-eine-art-historischer.1008.de.html?dram:article_id=429252

<https://www.domroemer.de>

<https://www.sueddeutsche.de/kultur/frankfurter-altstadt-die-neue-alte-stadt-1.4149042>

<http://www.faz.net/aktuell/rhein-main/frankfurt/neue-altstadt-keine-ueberraschenden-mehrkosten-erwartet-15708530.html>



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

[Tornar](#)

« [prime?](#) [anterior](#) ? [41424344](#) **45** [46474849](#) ? [següent](#) ?[últim](#) »

[more](#)

Copyright@ Col·legi d'Arquitectes de Catalunya :
<https://www.arquitectes.cat/en/taxonomy/term/908/all?page=44>