



© Marina Daviu

Una de las cosas para las que me encanta vivir en París es la densidad. Esta misma densidad que sofoca cada mañana al coger el metro, que impide sentarse en el restaurante sin oír la conversación de los vecinos o simplemente ir a una exposición sin hacer horas de cola. Es esta misma densidad la que viven todas las metrópolis mundiales, pero no todas tienen los requerimientos para organizar una competición como los Juegos Olímpicos. Es pues, la densidad de equipamientos y de transportes públicos existentes que ha permitido

obtener la asignación de los Juegos Olímpicos 2024 a la alcaldesa Anne Hidalgo y Toni Estanguet. Pero es ahora con el proyecto del Gran Paris Express que, tras múltiples intentos (1992 en Barcelona, ??2008 a Pekín y 2012 en Londres) París ha obtenido la asignación para acoger los eventos de la competición deportiva más importante de la historia.

La imagen de las políticas urbanas de Francia, la densidad de equipamientos y de infraestructuras de transporte público ha ganado ante la dispersión geográfica de la candidatura de Los Ángeles.

El concepto de París 2024 se basa en la existencia del 95% de los equipamientos necesarios para la competición, así como la facilidad de conexión entre ellos. 100% de los emplazamientos deportivos serán accesibles en transporte público y el 80% estarán situados en un radio de 10km alrededor de la ciudad olímpica.

Solo está previsto construir tres nuevos equipamientos para el 2024: La ciudad olímpica, el clúster de "Medias al Burget" y el parque acuático de Saint Denis.

El primero, la ciudad olímpica con 17.000 camas alrededor de la ciudad del cine, se extenderá sobre un terreno mayoritariamente ya construido de 50 hectáreas y será conectado en París por el Sena y la nueva estación Inter modal de Pleyel. El segundo, una nueva ciudad en forma de ZAC deberá acoger los 5.000 periodistas durante los juegos y servirá para acoger 1.300 viviendas una vez los juegos hayan terminado. Ambos proyectos tienen un calendario extremadamente apretado y deben adoptar estrategias urbanas y arquitectónicas para resolver el problema de la capacidad de transformación de las tipologías y contenedores. Finalmente, el Parque Acuático de St. Denis es el único equipamiento de los 36 espacios deportivos que se construirá específicamente para la ocasión.

París tiene por objetivo un proyecto de Juegos sostenible, de inversión minimalista y de rehabilitación de los equipamientos deportivos existentes. Pero no es oro todo lo que reluce, la mínima inversión infraestructural para los juegos se apoya en gran parte de las infraestructuras de transporte público en proyecto, especialmente el Grand Paris Express, que permitirá acercar el 86% de la población a menos de 5 minutos a pie de un equipamiento deportivo. El Gran Paris Express es actualmente el proyecto de infraestructura más grande de Europa con 200 km de líneas de metro (equivalente al que tienen actualmente) y 68 nuevas estaciones. Es un proyecto de ambición histórica, transversal, tanto política como geográficamente y de fuertes dificultades de financiación. Este proyecto, tiene sus orígenes bien lejos del evento deportivo, con un inicio nueve años antes de la existencia de la comisión de atribución y con una fecha de finalización de seis años después la realización de los juegos.

Se ha quedado atrás el modelo de Juegos Olímpicos de Londres o Beijing donde los nuevos equipamientos deportivos deben reciclarse con dificultades para mostrar a la ciudadanía que el dinero público no está desperdiciado. Bajo la presión de la opinión pública para el control del gasto público (3000 millones de euros), París apuesta por una inversión casi en modo "acupuntura" donde la mejora de la calidad de vida y la inclusión son la base de la mutación urbana. La movilidad sostenible y la valorización del curso de agua urbanos son las intervenciones perennes que más impactarán el día a día de los ciudadanos durante y después de los juegos. El acceso gratuito al transporte público (para los titulares de un ticket para los juegos), la posibilidad de acceso a todos los equipamientos a pie o en bici, la inserción de itinerarios en bicicleta a lo largo del Canal de Saint Denis, la pasarela peatonal

sobre el A1 y la mejora de la calidad del agua del Sena son las mejoras de espacio público de acompañamiento, de acuerdo con las políticas de movilidad sostenible ya comprometidas en este mandato por Anne Hidalgo (peatonalización de las Ribes del Sena, inserción de itinerarios de bici, peatonalización de plazas como la Madeleine, Bastille, Nation, cierre temporal al tráfico de ciertos barrios como Montmartre, Marais, Champs Elysées, etc ...).

En cuanto a la inclusión, no es por casualidad que se haya polarizado el centro de los acontecimientos e inversiones en el norte de París a la Plaine Saint Denis, zona históricamente industrial y actualmente con la mayor tasa de población inmigrante y empobrecida. Pero aún queda mucho camino para atrapar Barcelona en la carrera hacia una ciudad accesible. Solo nueve estaciones hub del Grand Paris Express estarán adaptadas para personas de movilidad reducida.

El coste de los próximos juegos Olímpicos de Tokio 2020 ya se han multiplicado por cuatro respecto a las primeras estimaciones. Así, es normal entender la inquietud del CIO para obtener ciudades candidatas y que en la última comisión de Lima se asignara un ganador doble. Bajo la presión pública, el primer análisis de la inspección general de las fianzas francés para los JO 2024 estimaba un 10% de sobrecoste respecto al presupuesto inicial. El gobierno francés ya ha tenido que reducir el número de viviendas definitivas del clúster "de los Medias" y el presupuesto del centro acuático de un 30%.

Queda por ver si París será, tal y como se espera, la ciudad del desarrollo sostenible y de las prácticas ciudadanas. Los Juegos Olímpicos de PARIS 2024 permitirán ver si está a la altura del reto.

Marina Daviu, arquitecta. Corresponsal del COAC en París, Francia



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

Tornar



Un dia de treballs comunitaris de desbrossament al solar del grup autogestionat de cohabitatge © "Alstervogel"

Ciutats gentrificades, absència d'habitatge assequible... Tot sembla portar les ciutats europees cap als projectes autogestionats de cohabitatge. Aquests projectes, que en els seus inicis als anys 60 estaven impulsats per gent d'esquerreres i alternativa, semblen ser, actualment, l'única alternativa per aconseguir un habitatge a un preu assequible. Alhora, les ciutats han descobert els seus beneficis com a element cohesionador de barri, i volen ara promocionar-lo.

A Barcelona, ??estan a punt de finalitzar els dos primers projectes de cohabitatge impulsats per l'Ajuntament (carrer Princesa 49 i La Borda). I quatre més estan a punt d'iniciar la seva construcció. Aquesta és una de les mesures que està duent a terme el govern d'Ada Colau per fer front a la gran problemàtica d'accés a l'habitatge, deguda, en gran mesura, a l'especulació immobiliària i la "turistificació".

Segons dades de l'administració pública, cada any arriben a la ciutat d'Hamburg unes 10.000 persones per quedar-s'hi. Per bregar amb la gran demanda d'habitatge que hi ha, s'estan construint del no-res barris sencers que necessiten, entre altres coses, d'aquest tipus de

projectes generadors de cohesió social per evitar *ghettos* residencials. Per això, actualment, la ciutat dedica un 20% dels solars públics destinats a ús residencial als Baugruppen (grups de cohabitatge autopromocionat).

A Alemanya hi ha una llarga tradició en cooperatives d'habitatge (Baugenossenschaften). Aquestes funcionen com una associació sense ànim de lucre, que construeix blocs d'habitatge i després els lloga a preus més assequibles. Els Baugruppen o Baugemeinschaften és un fenomen més recent, que té el seu origen en l'escena alternativa, lligat a formes de vida en comunitat, així com respectuoses amb el medi ambient. Actualment ja no es parla d'escena alternativa, es tracta d'un grup de gent amb interessos comuns que s'ajunten per reduir costos i construir el seu habitatge al seu gust. A Hamburg, en els últims 30 anys, la gent interessada en accedir al seu habitatge a través de projectes de cohabitatge auto promociionats ha augmentat considerablement i el procés, difícil, llarg i fatigós, ha anat millorant. Al principi molts d'aquests projectes fracassaven, per falta d'experiència del grup, per discussions entre els socis, per falta de finançament, etc. Des de 2003 existeix a Hamburg la "Agentur für Baugemeinschaften" ("Agència per a grups de cohabitatge autogestionats"), entitat que dona suport a aquest tipus de projectes. Ara, cada vegada més gent s'atreveix a involucrar-se en un projecte així.

Petra Hardstock es va jubilar fa un parell d'anys. Després de 40 anys vivint a la mateixa casa, un canvi en la seva situació personal la va fer decidir de buscar una altra casa sense escales i sense un jardí enorme per cuidar. Així que va començar a investigar i aviat va acabar assistint als "Hamburger Wohnprojekte-Tage", un congrés que se celebra un cop l'any a Hamburg i on es debat sobre projectes d'habitatge col·lectiu i desenvolupament urbanístic i social. Dos dies de conferències, taules rodones i visites a algunes obres de projectes interessants. També allà es pot informar en diferents estands sobre els projectes oberts d'habitatges col·lectius, projectes que estan en marxa i busquen socis per poder ser realitzats. Petra va trobar allà al grup autogestionat "Alstervogel e.V.", un grup d'11 amics que li havien fet una ullada a un solar a Volksdorf i, un cop van formar oficialment l'associació en 2011, buscaven més socis, ja que el solar era bastant gran.

La "Agentur für Baugemeinschaften" és l'entitat que s'encarrega de gestionar els solars destinats a aquest tipus de projectes a Hamburg. És també aquesta agència qui informa i assessora en primera instància a qui volen formar un grup autogestionat. Finalment és també qui decideix a quin grup concedeix el solar. Per a tal selecció, primerament, vigilen que es tracta d'un grup estable, unit, ben organitzat i capacitat per dur a terme el projecte (per exemple: tenir un arquitecte en el grup es valora positivament, de la mateixa manera que és important que tots els integrants del grup tinguin tasques concretes a fer, que tots participin). Igual d'important és que el pla de finançament ofereixi garanties. A més, es valora també el concepte energètic i ecològic del projecte, el concepte social, així com les seves idees innovadores.

Una altres requisit necessari també per poder optar a un solar és la contractació d'un coordinador del projecte (Projektbetreuer): una persona externa al grup, un professional, que guiarà al grup en totes les tasques que han de fer. A Hamburg hi ha bàsicament dos ens que ofereixen aquest servei: la fundació privada Lawaetz o l'entitat pública Statlbau Hamburg GmbH. Aquesta és segurament una de les claus perquè aquestes iniciatives funcionin.

A Alstervogel e.V. li van concedir el primer solar pel qual va optar. Això va ser una gran sort, ja que preparar tota la sol·licitud representa treball i diners: fer els plànols d'arquitectura, el

concepte energètic, etc. Alguns crítics amb el procés assenyalen això com excessiu. És clar que es poden aprofitar algunes idees per a altres sol·licituds, però representa un gran esforç inicial que moltes vegades és desaprofitat (molts grups acaben produint unes sis o set sol·licituds).

Linda Nikolova i Gerrit Hecking van entrar en el projecte el 2015 pagant els 3.000 € d'entrada, els quals es reservaven per al moment de la compra del solar com a garantia. En aquell moment tenien una filla de 3 anys. Quan es mudin ara al desembre de 2018, els seus fills Elina i Phillip tindran 6 i 1 any respectivament. La idea d'Alstervogel e.V. els va convèncer: un grup intergeneracional que vol assemblar-se a una gran família i ajudar-se els uns als altres. Famílies joves i persones que ronden la jubilació són bàsicament qui forma part de l'associació.

Gerrit, com a professional del sector financer, es va fer de la comissió de "finances", mentre que Linda, igual que Petra, formava part de la comissió "Nous socis" del grup. Per aconseguir tots els socis que necessitaven, van haver de fer múltiples accions com, per exemple, articles al diari, posar un estand a festes del barri, repartir pamflets, crear la pàgina web, etc. Aquesta va ser una de les tasques permanents del grup, ja que un canvi en el pressupost propiciava, de vegades, que alguns socis abandonessin el grup. Un clar exemple va ser el cas del preu del solar.

El solar públic de Steinregey estava arrendat a un club de tennis. Un cop finalitzat el contracte, Hamburg no el va renovar per poder construir habitatges, ja que hi ha actualment una forta demanda a la ciutat. Aquests canvis van obligar a diferents tràmits en l'administració pública, que es van perllongar tant en el temps, que quan va arribar el moment de posar preu al solar, aquest havia pujat el doble del que havien calculat els integrants de Alstervogel en el seu inici. Concretament, l'augment del preu del solar significava passar de pagar 2.200 € / m² aprox. a 3.450 € / m². Amb aquestes pujades de pressupost o en moments difícils on semblava que tot estava en l'aire (com quan el despatx d'arquitectes no va poder continuar amb el projecte i van haver de buscar-ne un de nou), alguns van decidir abandonar el projecte. De fet, dels 11 fundadors de l'associació, tan sols 4 arribaran fins al final.

Alstervogel e.V. va aconseguir l'adhesió de la cooperativa "Buchdrucker eG" al projecte, a la qual se li va destinar un dels dos blocs de pisos. Aquest bloc de pisos estarà destinat a lloguers (aquí s'inclourà el terç d'habitatges que la normativa marca que han de ser socials). La participació d'una cooperativa en el projecte era un desig des del principi, ja que alguns dels socis fundadors no es podien permetre ser propietaris, sinó només inquilins.

A la fi de 2013, la "Agentur für Baugemeinschaften" va acceptar la sol·licitud de Alstervogel e.V. per al solar. Però no va ser fins dos anys més tard, després d'alguns tràmits en l'administració pública per actualitzar l'estat de la parcel·la (fi del contracte d'arrendament, canvi d'ús del solar, etc.), que Alstervogel ho va acceptar oficialment. Era l'octubre de 2015. Un cop acceptat, tenien un any de marge per poder pagar el solar. Si en un any no pagaven, deixarien de tenir opció a ell. Ara tenien un any per buscar els socis que els faltaven (a part de la cooperativa, n'eren 18 i necessitaven ser 24 socis).

Una cursa contra rellotge, més encara tenint en compte les entrades i sortides de gent a causa de canvis en el pressupost. Al juny de 2016 van aconseguir per fi ser 24 socis, al complet. A l'octubre van aconseguir un tracte amb el banc Sparda per al finançament de l'obra i, finalment, al desembre de 2016 gràcies a dos mesos de pròrroga concedits per

retards en tràmits de l'administració pública), van signar la compra del solar. En aquest punt ja havien aportat cadascun 28.000 €. Finalment van respirar alleujats i van destapar una ampolla de xampany. Ja podia començar l'obra, que allargaria el projecte encara 2 anys més.

A finals d'aquest any 2018 podran entrar els primers integrants a viure. Les seves cares mostren l'alegria d'haver acabat una feina difícil. La valoració general és molt positiva. És cert que el projecte ha estat més llarg del que s'esperava, ja que ha durat 7 anys (des de 2011 quan van fundar l'associació fins 2018 amb el final d'obra), però, tot i els augments de pressupost, el preu final del cost de l'habitatge continua sent més econòmic que un pis normal (un 25% més barat, que entra dins de l'habitual 20-30% d'estalvi en aquest tipus de projectes).

Aquest cost final s'aconsegueix també gràcies a desistir d'algunes idees inicials com ara: un aparcament subterrani o un pis col·lectiu per a cuidadors o visites. Per reduir despeses i també evitar allargar massa el projecte amb tràmits amb l'administració pública, van renunciar a replantejar la distribució de la parcel·la ubicant un petit edifici al mig per als espais comunitaris. Tot i així, sí que han aconseguit construir una sala comunitària per a tots (en un semisoterrani sota d'un dels blocs) i uns espais exteriors verds que inclouen també jocs infantils.

El projecte ha costat molta feina i nervis. Però entre les mil i una comissions (des de la comissió de dret, passant per l'encarregada de tractar amb els veïns de parcel·la, fins a la de la primera pedra), les moltes reunions (una o dues al mes) i els moltes trobades per conèixer-se, els han convertit en una petita i gran família, els ha unit com a grup. L'alegria d'aconseguir un projecte lluitat entre tots crea un vincle molt fort, que els permetrà gaudir des del minut un d'una comunitat veïnal que no acaba de néixer, sinó que té ja set anys d'història.

Guida Maymó, arquitecta. Corresponsal del COAC a Hamburg, Alemanya. Octubre 2018

Referències:

Entrevista a Petra Hardstock i Linda Nikolova, sòcies del grup autogestionat "Alstervogel e.V."

www.alstervogel.de

www.stattbau-hamburg.de

www.hamburg.de/start-grundstuecke

www.hamburg.de/baugemeinschaften

Arikel Deutschlandfunkkultur.de, "baugemeinschaften die netten gentrifizierer von nebenan"

habitatge.barcelona / a / acces-a-habitatge / cohabitatge

Converses amb Tobias Gottschalk, arquitecte alemany resident a Barcelona

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

[Tornar](#)



© Marina Daviu

Una de les coses per les quals m'agrada viure a París és la densitat. Aquesta mateixa densitat que sufoca cada matí en agafar el metro, que impedeix seure al restaurant sense sentir la conversa dels veïns o simplement anar a una exposició sense fer hores de cua. És aquesta mateixa densitat la que viuen totes les metròpolis mundials, però no totes tenen els requeriments per organitzar una competició com els Jocs Olímpics. És doncs, la densitat d'equipaments i de transport públic que ha permès obtenir l'assignació dels Jocs Olímpics 2024 a l'alcaldeessa Anne Hidalgo i Toni Estanguet. Però és ara amb el projecte del Gran Paris Express que, després de múltiples intents (1992 a Barcelona, 2008 a Pequín i 2012 a Londres) París ha obtingut l'assignació per acollir els esdeveniments de la competició esportiva més important de la història.

La imatge de les polítiques urbanes de França, la densitat d'equipaments i d'infraestructures de transport públic ha guanyat davant la dispersió geogràfica de la candidatura de Los Angeles.

El concepte de París 2024 es basa en l'existència del 95% dels equipaments necessaris per a la competició, així com la facilitat de connexió entre ells. El 100% dels emplaçaments esportius seran accessibles amb transport públic i el 80% estaran situats en un radi de 10km al voltant de la ciutat olímpica.

Solament està previst construir tres nous equipaments pel 2024: La ciutat olímpica, el clúster de Medias al Burget i el parc aquàtic de Saint Denis.

El primer, la ciutat olímpica amb 17.000 llits al voltant de la ciutat del cinema, s'estendrà sobre un terreny majoritàriament ja construït de 50 hectàrees i serà connectat a París pel Sena i la nova estació Intermodal de Pleyel. El segon, una nova ciutat en forma de ZAC haurà d'acollir els 5.000 periodistes durant els Jocs i servirà per acollir 1.300 habitatges un cop aquests hagin acabat. Els dos projectes tenen un calendari extremadament atapeït i han d'adoptar estratègies urbanes i arquitectòniques per resoldre el problema de la capacitat de transformació de les tipologies i contenidors. Finalment, el Parc Aquàtic de Saint Denis és l'únic equipament dels 36 espais esportius que es construirà específicament per a l'ocasió.

París té per objectiu un projecte sostenible, d'inversió minimalista i de rehabilitació dels equipaments esportius existents. Però no és or tot el que llueix, la mínima inversió infraestructural per als Jocs es recolza en gran part de les infraestructures de transport públic en projecte, especialment el Grand Paris Express, que permetrà apropar el 86% de la població a menys de 5 minuts a peu d'un equipament esportiu. El Gran Paris Express és actualment el projecte d'infraestructura més gran d'Europa amb 200 km de línies de metro (equivalent al que tenen actualment) i 68 noves estacions. És un projecte d'ambició històrica, transversal, tant políticament com geogràficament i de fortes dificultats de finançament. Aquest projecte, té els orígens ben lluny de l'esdeveniment esportiu, amb un inici nou anys abans de l'existència de la comissió d'atribució i amb una data de finalització de sis anys després la realització dels Jocs.

Ha quedat enrere el model de Jocs Olímpics de Londres o Beijing, on els nous equipaments esportius han de reciclar-se amb dificultats per mostrar a la ciutadania que els diners públics no són malgastats. Sota la pressió de l'opinió pública per al control de la despesa pública (3000 milions d'euros), París aposta per una inversió quasi en mode "acupuntura" on la millora de la qualitat de vida i la inclusió són la base de la mutació urbana. La mobilitat sostenible i la valorització del curs d'aigua urbans són les intervencions perennes que més impactaran el dia a dia dels ciutadans durant i després dels Jocs. L'accés gratuït al transport públic (per als titulars d'un tiquet per als Jocs), la possibilitat d'accés a tots els equipaments a peu o en bici, la inserció d'itineraris en bicicleta al llarg del Canal de Saint Denis, la passarel·la de vianants sobre l'A1 i la millora de la qualitat de l'aigua del Sena són les millores d'espai públic d'acompanyament, d'acord amb les polítiques de mobilitat sostenible ja compromeses en aquest mandat per Anne Hidalgo (peatonalització de les Ribes del Sena, inserció d'itineraris de bici, peatonalització de places com la Madeleine, Bastille, Nation, tancament temporal al tràfic de certs barris com Montmartre, Marais, Champs Elysées, etc...).

Pel que fa a la inclusió, no és per casualitat que s'hagi polaritzat el centre dels esdeveniments i inversions al nord de París a la Plaine de Saint Denis, zona històricament industrial i

actualment amb la major taxa de població immigrant i empobrida. Però encara queda molt camí per atrapar Barcelona en la cursa cap a una ciutat accessible. Solament nou estacions hub del Grand Paris Express estaran adaptades per a persones de mobilitat reduïda.

El cost dels pròxims Jocs Olímpics de Tokio 2020 ja s'han multiplicat per quatre respecte a les primeres estimacions. Així, és normal entendre la inquietud del CIO per obtenir ciutats candidates i que en la última comissió de Lima s'assignés un guanyador doble. Sota la pressió pública, la primera anàlisi de la inspecció general de les fiances francès per als JO 2024 estimava un 10% de sobrecost respecte al pressupost inicial. El govern francès ja ha hagut de reduir el nombre d'habitatges definitius del clúster ?dels Medias? i el pressupost del centre aquàtic en un 30%.

Queda per veure si París serà, tal com s'espera, la ciutat del desenvolupament sostenible i de les pràctiques ciutadanes. Els Jocs Olímpics de PARIS 2024 permetran veure si està a l'altura del repte.

Marina Daviu, arquitecta. Corresponsal del COAC a París, França. Octubre 2018



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

[Tornar](#)



Las medianeras -paredes o muros que se generan entre propiedades contiguas- son extraños remanentes urbanos con una importante presencia en el paisaje arquitectónico de Buenos Aires. Esta realidad no sucede solamente en la capital argentina, también se extiende en otras provincias del país.

Puntuales barrios porteños son conocidos por su identidad y tienen un tejido homogéneo que los caracteriza. Sin embargo, en la mayor parte de la ciudad coexisten edificios de diversas épocas, tipos y alturas, formando un tejido segmentado, como explica el arquitecto Fernando Diez en su libro *¿Buenos Aires, constantes urbanas?: ¿Este tipo de tejido urbano es incapaz de configurar armoniosamente el espacio urbano, caracterizarlo y otorgarle una identidad definida. Esta situación afecta a la ciudad como organización general, en cuanto no puede dar un carácter específico a cada barrio o sector urbano?*

A mitades del siglo XX, frente a la necesidad de aumentar la cantidad de viviendas a construir, se potenció la densidad edificatoria junto con una descontrolada especulación inmobiliaria. Aparecieron normativas de edificación cada vez más estrictas, que influyeron en el proceso gradual de transformación tipológica, construyéndose unos modelos edilicios impuestos por las autoridades regulatorias.

El Código de Planeamiento Urbano de 1944 llevó a aprovechar al máximo el área edificatoria de la parcela (sobre todo los lotes con la tipología edilicia de edificios entre medianeras que ocupaban el centro de la manzana típica y que llegaban a tener hasta 60m de profundidad). Los ambientes principales daban al frente o al contra frente, pero los departamentos que quedaban en el centro del edificio debían iluminarse y ventilarse a través de patios interiores. Estos patios no siempre se acababan construyendo o, si se realizaban, tenían las medidas mínimas reguladas por el Código de Edificación, dando lugar a un área muy pequeña con relación a la altura total del edificio.

El CPU de 1977 propuso disminuir la densidad edificatoria introduciendo modelos edilicios con una reducción de la superficie edificada respecto al código anterior. Aun así, seguía sin tener en cuenta la forma del espacio urbano, ya que proponía la desmaterialización del espacio de la calle, creando retranqueos de los edificios, variaciones de altura y planos de fachadas discontinuos.

Consecuentemente hoy en día nos encontramos una Buenos Aires de lotes linderos con edificaciones de alturas y profundidades muy diversas. ¿Conviven? casas unifamiliares de planta baja más 1 colindantes a edificios de viviendas colectivas de unas 12 plantas, lo que genera grandes paredones ¿vacíos? que entorpecen la calidad de vida del barrio.

Por todo ello, es necesario repensar el futuro del tejido urbano para integrar dichas discontinuidades urbanas en su entorno. Y para romper con la monotonía de las típicas medianeras, la mayoría sin tratamiento ¿artístico? alguno, se debe buscar soluciones que den significado a estos espacios residuales, aportándoles identidad.

Otros países han optado por tratar las medianeras de diferentes maneras:

- medianeras artísticas: se interviene las medianeras para mejorar la estética urbana y

hacerlas partícipes del arte urbano transformándolas en una especie de "lienzo". En este sentido las propuestas son muy variadas: se usa la técnica del "trampantojo" donde, a partir del recurso de la perspectiva y el realismo, se pintan murales que, contemplados desde un punto de vista determinado, parece que el fondo se proyecta mas allá del muro; o bien se colorean las piezas de la fachada ciega en distintas tonalidades que, observadas desde la distancia, conforman una imagen gigante.

- medianeras verdes: se realizan jardines verticales donde la vegetación en el muro expande el paisaje urbano, aumentando la energía natural de forma eficiente. Con esta intervención también se mejora el aislamiento térmico del edificio y disminuye la contaminación en la ciudad.

- medianeras fotovoltaicas: se colocan elementos de captación solar, sostenidos en bastidores estructurales, como un medio para que el edificio disponga de energía fotovoltaica si su orientación es la adecuada. En este caso, se cubre toda la pared para aumentar la superficie de captación, además de disponer si se quiere las placas en la cubierta.

Sobre dicha temática es interesante ver las siguientes películas argentinas, donde esta tipología de muros forma parte de la trama argumental:

- **"Medianeras"** (de Gustavo Taretto, 2005) sobre una historia de amor desarrollada en pleno centro de Buenos Aires. Según los dos protagonistas del largometraje:

"Buenos Aires crece descontrolada e imperfecta. Es una ciudad superpoblada en un país desierto, una ciudad en la que se yerguen miles y miles de edificios sin ningún criterio. Al lado de uno muy alto hay uno muy bajo, al lado de uno racionalista hay uno irracional, al lado de uno estilo francés hay otro sin ningún estilo. Probablemente estas irregularidades nos reflejen perfectamente: irregularidades estéticas y éticas. Estos edificios que se suceden sin ninguna lógica, muestran una falta total de planificación?" (Martín)

"Todos los edificios, absolutamente todos, tienen una cara inútil, inservible, que no da al frente ni al contra-frente: la medianera. Superficies enormes que nos dividen y nos recuerdan el paso del tiempo, el smog y la mugre de la ciudad. (?) Contra toda la opresión que significa vivir en estas cajas de zapatos, existe una salida, una vía de escape, ilegal, como todas las vías de escape, en clara contravención a las normas del código de planificación urbana, se abren unas minúsculas, irregulares e irresponsables ventanas que permiten que unos milagrosos rayos de luz iluminen la oscuridad en la que vivimos. (Mariana)"

- **"El Hombre de al lado"** (de Mariano Cohn y Gastón Duprat, 2009) sobre el derecho a la privacidad y los conflictos vecinales ocasionados por querer abrir una ventana sobre la medianera de la Casa Curutchet (en la ciudad de La Plata, diseñada por Le Corbusier y encargada al arquitecto argentino Amancio Williams).

Maria Ribes, arquitecta. Corresponsal del COAC a Buenos Aires, Argentina

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

[Tornar](#)

« [prime](#) [? anterior](#) [? 59606162](#) **63** [64656667](#) [? següent](#) [?últim](#) »

[more](#)

Copyright@ Col·legi d'Arquitectes de Catalunya :
<https://www.arquitectes.cat/en/taxonomy/term/908/all?page=62>