



© Maria Ribes

Les mitgeres -parets o murs que es generen entre propietats contigües- són estranys romanents urbans amb una important presència en el paisatge arquitectònic de Buenos Aires. Aquesta realitat no succeeix només a la capital argentina, també s'estén a altres províncies del país.

Puntuals barris portenys són coneguts per la seva identitat i tenen un teixit homogeni que els caracteritza. No obstant això, en la major part de la ciutat coexisteixen edificis de diverses èpoques, tipus i alçades, formant un teixit segmentat, com explica l'arquitecte Fernando Diez en el seu llibre 'Buenos Aires, constantes urbanas': *"Aquest tipus de teixit urbà és incapaç de configurar harmoniosament l'espai urbà, caracteritzar-lo i atorgar-li una identitat definida. Aquesta situació afecta la ciutat com a organització general, sempre que no pot donar un caràcter específic a cada barri o sector urbà"*.

A meitats del segle XX, davant la necessitat d'augmentar la quantitat d'habitatges a construir,

es va potenciar la densitat edificatòria juntament amb una descontrolada especulació immobiliària. Van aparèixer normatives d'edificació cada vegada més estrictes, que van influir en el procés gradual de transformació tipològica, construint uns models edilicis imposats per les autoritats reguladores.

El Codi de Planejament Urbà de 1944 va portar a aprofitar al màxim l'àrea edificatòria de la parcel·la (sobretot les parcel·les amb la tipologia edilícia d'edificis entre mitgeres que ocupaven el centre de l'illa típica i que arribaven a tenir fins a 60m. de profunditat). Els ambients principals donaven al capdavant o al contra-front, però les estances que quedaven al centre de l'edifici havien d'il·luminar-se i ventilar-se a través de patis interiors. Aquests patis no sempre s'acabaven construint o, si es realitzaven, tenien les mesures mínimes regulades pel Codi d'Edificació, donant lloc a una àrea molt petita en relació a l'alçada total de l'edifici.

El CPU de 1977 va proposar disminuir la densitat edificatòria introduint models edilicis amb una reducció de la superfície edificada respecte al codi anterior. Tot i així, seguia sense tenir en compte la forma de l'espai urbà, ja que proposava la desmaterialització de l'espai del carrer, creant reculades dels edificis, variacions d'altura i plànols de façanes discontinus.

Conseqüentment avui ens trobem amb una Buenos Aires de parcel·les contigües amb edificacions d'alçades i profunditats molt diverses. 'Hi conviuen' cases unifamiliars de planta baixa més 1 adjacents a edificis d'habitatges col·lectius d'unes 12 plantes, la qual cosa genera grans murs 'buits' que entorpeixen la qualitat de vida del barri.

Per tot això, cal repensar el futur del teixit urbà per integrar aquestes discontinuïtats urbanes en el seu entorn. I per trencar amb la monotonia de les típiques mitgeres, la majoria sense cap tractament 'artístic', s'ha de buscar solucions que donin significat a aquests espais residuals, aportant-los identitat.

Altres països han optat per tractar les mitgeres de diferents maneres:

- mitgeres artístiques: s'intervé les mitgeres per millorar l'estètica urbana i fer-les participants de l'art urbà transformant-les en una mena de 'llenços'. En aquest sentit les propostes són molt variades: s'utilitza la tècnica de l' 'artifici' on, a partir del recurs de la perspectiva i el realisme, es pinten murals que, contemplats des d'un punt de vista determinat, sembla que el fons es projecta més enllà del mur; o bé es pinten les peces de la façana cega en diferents tonalitats que, observades des de la distància, conformen una imatge gegant.

- mitgeres verdes: es realitzen jardins verticals on la vegetació en el mur expandeix el paisatge urbà, augmentant l'energia natural de forma eficient. Amb aquesta intervenció també es millora l'aïllament tèrmic de l'edifici i disminueix la contaminació a la ciutat.

- mitgeres fotovoltaïques: es col·loquen elements de captació solar, sostinguts en bastidors estructurals, com un mitjà perquè l'edifici disposi d'energia fotovoltaica si la seva orientació és l'adequada. En aquest cas es cobreix tota la paret per augmentar la superfície de captació, a més de disposar si es vol les plaques a la coberta.

Sobre aquesta temàtica és interessant veure les següents pel·lícules argentines, on aquesta tipologia de murs forma part de la trama argumental:

- **"Medianeras"** (de Gustavo Taretto, 2005) sobre una història d'amor desenvolupada en ple

centre de Buenos Aires. Segons els dos protagonistes del llargmetratge:

"Buenos Aires creix descontrolada i imperfecta. És una ciutat superpoblada en un país desert, una ciutat en la qual s'alcen milers i milers d'edificis sense cap criteri. Al costat d'un de molt alt n'hi ha un de molt baix, al costat d'un de racionalista n'hi ha un d'irracional, al costat d'un d'estil francès n'hi ha un altre sense cap estil. Probablement aquestes irregularitats ens reflecteixen perfectament: irregularitats estètiques i ètiques. Aquests edificis que es succeeixen sense cap lògica, mostren una manca total de planificació "(Martín)

"Tots els edificis, absolutament tots, tenen una cara inútil, inservible, que no dona al capdavant ni al contra-front: la mitgera. Superfícies enormes que ens divideixen i ens recorden el pas del temps, l'smog i la brutícia de la ciutat. (...) Contra tota l'opressió que significa viure en aquestes caixes de sabates, hi ha una sortida, una via d'escapament, il·legal, com totes les vies d'escapament, en clara contravenció a les normes del codi de planificació urbana, s'obren unes minúscules, irregulars i irresponsables finestres que permeten que uns miraculosos raigs de llum il·luminen la foscor en què vivim. (Mariana) "

- **"El hombre de al lado"** (de Mariano Cohn i Gastón Duprat, 2009) sobre el dret a la privacitat i els conflictes veïnals ocasionades per voler obrir una finestra sobre la mitgera de la Casa Curutchet (a la ciutat de La Plata, dissenyada per Le Corbusier i encarregada a l'arquitecte argentí Amancio Williams).

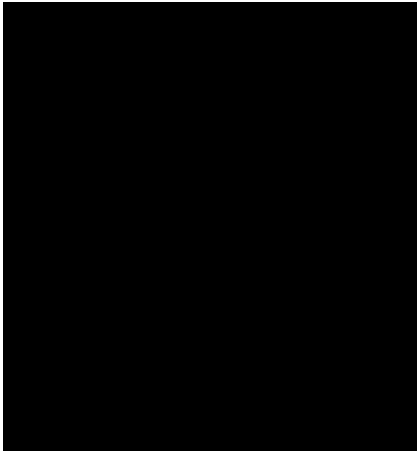
Maria Ribes, arquitecta. Corresponsal del COAC a Buenos Aires, Argentina



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

[Tornar](#)





© Laval 2018 Google maps

La tercera ciudad más poblada de Quebec, la ciudad de Laval, cuenta aproximadamente con 430.000 habitantes y es popularmente conocida como la periferia noroeste de Montreal, o la "banlieu". Laval es una de las cinco divisiones territoriales que forman la Región Metropolitana de Montreal (RMM) o el Gran Montreal, territorio gestionado por la Comunidad Metropolitana de Montreal (CMM), entidad encargada de definir la visión y el crecimiento urbano de esta gran aglomeración urbana.

La ciudad de Laval se encuentra en la Isla Jesús, la segunda isla más grande del archipiélago de Hochelaga tras Montreal. Laval tiene la categoría de ciudad, municipio regional de contado (MRC), y al mismo tiempo, de región administrativa desde 1965, año de su creación, cuando catorce municipios aldeanos decidieron fusionarse bajo el lema "Una isla, una ciudad?".

Posteriormente a esta anexión, hacia 1970, la dispersión urbana y el crecimiento de la periferia estaban en plena expansión. Es curioso ver cómo en aquella época se celebraba con orgullo esta realidad urbana, la cual incluso fue traducida en la creación de un emblema para la ciudad que ilustraba un juego de volúmenes, símbolo del crecimiento urbano y la riqueza del momento.

El auge más importante de la periferia norteamericana comenzó después de la segunda guerra mundial. Inicialmente y sobre todo en Estados Unidos, pero también en Canadá, país que no tardó en copiar y seguir el ejemplo del modelo vecino durante las décadas siguientes.

Las familias canadienses se desplazaban en el exterior de los centros urbanos como Montreal, en busca de un nuevo estilo de vida. La periferia canadiense es el resultado de la búsqueda de un estilo de vida por parte de un habitante de nivel socioeconómico medio o alto. Era la época de los bungalows, de las casas unifamiliares y casas adosadas.

Entre 1940 y 1970, las ciudades canadienses perdieron el 20% de su población en beneficio de la periferia. Todos estos desplazamientos demográficos vinieron acompañados de la construcción de autopistas, centros comerciales y también, a partir de 1970, de las primeras torres de viviendas al borde de las riberas, de entre 15 y 20 plantas. En esta época Laval se confirmó como una periferia dispersa, un territorio de paso y de automóvil, de jardines con césped y piscina.

Los antiguos núcleos aldeanos de la isla Jesús jugaban un papel menor en el crecimiento urbano de la región, eran prácticamente ignorados y el crecimiento se hacía de manera descontrolada y sin planificación.

En los años 2000 tuvo lugar una segunda expansión en el territorio de Laval. Un reglamento de zonificación urbana obsoleto, la inexistencia de un límite de altura para las edificaciones y un período políticamente oscuro, permitieron la construcción de torres en todo el territorio, la urbanización de zonas de interés natural y el abuso del espacio público. Todo ello provocando el aumento de vehículos en la red viaria 1.

Y sin darse cuenta, la periferia creció, el territorio se urbanizó de manera descontrolada y, lo que parecía ser un suburbio, terminó teniendo la dimensión y la población propias de una ciudad.

En 2013, después de algunos años de política fraudulenta, un nuevo alcalde y nuevos equipos profesionales al servicio de la ciudad se propusieron cambiar la dinámica. En 2017 se publicó el Plan de Desarrollo y Ordenación Revisado, un documento legal que definía las alturas permitidas en el territorio, protegía las orillas y otros medios naturales y establecía una visión preliminar de cómo se tenía que organizar el crecimiento urbano de los próximos años. Asimismo, en los últimos meses, el servicio de urbanismo de la ciudad se ha reestructurado y se han creado nuevos departamentos, entre ellos el de concepción urbana.

En Canadá, y en América del Norte en general, el urbanismo (urban planning) y la concepción urbana (urban design), son disciplinas diferentes y a veces demasiado separadas. Los primeros hacen, sobre todo, la gestión y la ejecución de planes urbanos, y los segundos hacen la concepción de planes y formalizan las ideas. El proyecto urbano, tal y como se entiende en Cataluña, recae pues en manos de estos últimos. Pero la ciudad de Laval ha sido toda, y casi únicamente, organizada por urbanistas e ingenieros, y fundada sobre herramientas de zonificación, reglamentos y códigos, pero nunca sobre proyectos urbanos.

Este año 2018, precisamente, ha comenzado la redacción de un nuevo reglamento de urbanismo, cuya publicación está prevista para el 2021. Inspirándose en el Form-based Code, una normativa reguladora muy popular en Norteamérica, la ciudad de Laval pretende cambiar la manera de hacer y definir el futuro desarrollo a través de la forma, así dando prioridad al proyecto urbano y la calidad del espacio público, dos elementos que han sido a menudo excluidos del urbanismo de la periferia. El Form-based code es una herramienta legal que quiere combatir el desarrollo suburbano y disperso (sprawl). E. Plater-Zyberk y A. Ducany (DPZ) forman parte de los artífices de esta corriente de pensamiento, los cuales, anteriormente ya habían sido miembros del movimiento estadounidense New Urbanism (1980s).

En paralelo, y siguiendo las orientaciones del Plan Metropolitano de Ordenación y Desarrollo, Laval también prevé integrar los principios de Transit Oriented Development (TOD) en el desarrollo de los terrenos cercanos a las estaciones de tren, bus rápido y metro². Con la voluntad de densificar el territorio, la movilidad en transporte público es el elemento clave de la ordenación, aunque desafortunadamente, a veces las estaciones no están situadas en los

lugares más favorables al desarrollo urbano. La movilidad es actualmente el criterio que domina la gran mayoría de los discursos sobre planificación territorial en América del Norte y demasiado a menudo, todo vale en nombre del transporte público.

Es importante darse cuenta de que en Canadá existen numerosas y grandes sociedades de consultoría en ingeniería, y a veces también en arquitectura y paisaje, y que el control del diseño y del trazado de las calles, avenidas y bulevares ha sido en el pasado y es todavía hoy, una competencia de la ingeniería de circulación y transporte.

Hoy en día en Laval se intenta hacer más proyecto urbano. Este año 2018 se empieza la redacción de varios Programas particulares de urbanismo (PPU) para diferentes sectores estratégicos. Los *strips* comerciales, los moteles de autopista, las naves comerciales, los terrenos vacantes y sobre todo la infraestructura viaria, son los elementos entre los que nacerán nuevos proyectos y, sobre todo, una nueva manera de hacer que tendrá en cuenta el espacio público, la geografía del lugar y las relaciones entre las cosas³.

Marta Masferrer Juliol, arquitecta. Corresponsal del COAC en Montreal, Canadá

1 En 2002, tres cuartas partes de los coches que circulaban a Montreal eran de habitantes de la periferia.

2 Desde 2007, Laval cuenta con tres estaciones de metro gracias al prolongación de una de las líneas de Montreal.

3 Manuel de Solà-Morales: "(...) Y lo que los sitios periféricos evocan es, no sólo las imágenes del vacío expectante, sino sobre todo la sensación de indiferencia en la posición de las cosas. No es indiferencia de las cosas, sino indiferencia de las cosas entre sí. (...) "artículo Proyectar la periferia, Revista Urbanismo núm. 9-10, 1992, Barcelona.



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

[Tornar](#)



© Laval 2018 Google maps

La tercera ciutat més poblada del Quebec, la ciutat de Laval, compte aproximadament amb 430.000 habitants i és popularment coneguda com la perifèria nord-oest de Montreal, o la ? *banlieu*?. Laval és una de les cinc divisions territorials que formen la Regió Metropolitana de Montreal (RMM) o el Gran Montreal, territori gestionat per la Comunitat Metropolitana de Montreal (CMM), entitat encarregada de definir la visió i el creixement urbà d'aquesta gran aglomeració urbana.

La ciutat de Laval es troba a l'Illa Jesús, la segona illa més gran de l'arxipèlag d'Hochelaga després de Montreal. Laval té la categoria de ciutat, municipi regional de comptat (MRC), i alhora, de regió administrativa des del 1965, any de la seva creació, quan catorze municipis vilatans van decidir fusionar-se sota el lema ?Una illa, una ciutat?.

Posteriorment a aquesta annexió, cap al 1970, la dispersió urbana i el creixement de la perifèria estaven en plena expansió. És curiós veure com en aquella època es celebrava amb orgull aquesta realitat urbana, la qual fins i tot va ser traduïda en la creació d'un emblema per a la ciutat que il·lustrava un joc de volums, símbol del creixement urbà i la riquesa del

moment.

L'auge més important de la perifèria nord-americana va començar després de la segona guerra mundial. Inicialment i sobretot als Estats Units, però també al Canadà, país que no va tardar a copiar i seguir l'exemple del model veí durant les dècades següents.

Les famílies canadenques es desplaçaven a l'exterior dels centres urbans com Montreal, a la recerca d'un nou estil de vida. La perifèria canadenca és el resultat de la recerca d'un estil de vida per part d'un habitant de nivell socioeconòmic mitjà o alt. Era l'època dels bungalows, de les cases unifamiliars i les cases adossades.

Entre 1940 i 1970, les ciutats canadenques van perdre el 20% de la seva població en benefici de la perifèria. Tots aquests desplaçaments demogràfics van venir acompanyats de la construcció d'autopistes, centres comercials i també, a partir de 1970, de les primeres torres d'habitatges a la vora de les riberes, d'entre 15 i 20 plantes. En aquesta època Laval es va confirmar com a una perifèria dispersa, un territori de pas i d'automòbil, de jardins amb gespa i piscina.

Els antics nuclis vilatans de l'illa Jesús jugaven un paper menor en el creixement urbà de la regió, eren pràcticament ignorats i el creixement es feia de manera descontrolada i sense planificació.

En els anys 2000 va tenir lloc una segona expansió en el territori lavalenc. Un reglament de zonificació urbana obsolet, la inexistència d'un límit d'altura per a les edificacions i un període políticament obscur, van permetre la construcció de torres arreu del territori, la urbanització de zones d'interès natural i l'abús de l'espai públic. Tot això provocant l'augment de vehicles a la xarxa viària¹.

I sense adonar-se'n, la perifèria va créixer, el territori es va urbanitzar de manera descontrolada i, allò que semblava ser un suburbi, va acabar tenint la dimensió i la població pròpies d'una ciutat.

El 2013, després d'alguns anys de política fraudulenta, un nou alcalde i nous equips professionals al servei de la ciutat es van proposar canviar la dinàmica. El 2017 es va publicar el Pla de Desenvolupament i Ordenació Revisat, un document legal que definia les altures permeses en el territori, protegia les ribes i altres medis naturals i establia una visió preliminar de com s'havia d'organitzar el creixement urbà dels propers anys. Així mateix, en els últims mesos, el servei d'urbanisme de la ciutat s'ha reestructurat i s'han creat nous departaments, entre ells el de concepció urbana.

A Canadà, i a Amèrica del Nord en general, l'urbanisme (*urban planning*) i la concepció urbana (*urban design*), són disciplines diferents i a vegades massa separades. Els primers fan sobretot, la gestió i l'execució de plans urbans, i els segons fan la concepció de plans i formalitzen les idees. El projecte urbà, tal i com s'entén a Catalunya, recau doncs en mans d'aquests darrers. Però la ciutat de Laval ha estat sobretot, i quasi únicament, organitzada per urbanistes i enginyers, i fundada sobre eines de zonificació, reglaments i codis, però mai sobre projectes urbans.

Aquest any 2018, precisament, ha començat la redacció d'un nou reglament d'urbanisme, la publicació del qual està prevista pel 2021. Inspirant-se en el *Form-based Code*, una

normativa reguladora molt popular a Nord-Amèrica, la ciutat de Laval pretén capgirar la manera de fer i definir el futur desenvolupament a través de la forma, així donant prioritat al projecte urbà i a la qualitat de l'espai públic, dos elements que han estat sovint exclosos de l'urbanisme de la perifèria. El *Form-based code* és una eina legal que vol combatre el desenvolupament suburbà i dispers (*sprawl*). E. Plater-Zyberk i A. Ducany (DPZ) formen part dels artífex d'aquest corrent de pensament, els quals, anteriorment ja havien estat membres del moviment nord-americà *New Urbanism* (1980s).

En paral·lel, i seguint les orientacions del Pla Metropolità d'Ordenació i Desenvolupament, Laval també preveu integrar els principis de *Transit Oriented Development* (TOD) en el desenvolupament dels terrenys propers a les estacions de tren, bus ràpid i metro². Amb la voluntat de densificar el territori, la mobilitat en transport públic esdevé l'element clau de l'ordenació, tot i que desafortunadament, a vegades les estacions no estan situades en els llocs més favorables al desenvolupament urbà. La mobilitat és actualment el criteri que domina la gran majoria dels discursos sobre planificació territorial a Amèrica del Nord i massa sovint, tot s'hi val en nom del transport públic.

És important adonar-se que a Canadà existeixen nombroses i grans societats de consultoria en enginyeria, i a vegades també en arquitectura i paisatge, i que el control del disseny i del traçat dels carrers, avingudes i bulevards ha estat en el passat i és encara avui, una competència de l'enginyeria de circulació i transport.

A dia d'avui a Laval s'intenta fer més projecte urbà. Aquest any 2018 es comença la redacció de varis Programes particulars d'urbanisme (PPU) per a diferents sectors estratègics. Els *strips* comercials, els motels d'autopista, les naus comercials, els terrenys vacants i sobretot la infraestructura viària, són els elements entre els quals naixeran nous projectes i sobretot, una nova manera de fer que tindrà en compte l'espai públic, la geografia del lloc i les relacions entre les coses³.

Marta Masferrer Juliol, arquitecta. Corresponsal del COAC a Montreal, Canadà

1 El 2002, tres quarts parts dels cotxes que circulaven a Montreal eren d'habitants de la perifèria.

2 Des del 2007, Laval compta amb tres estacions de metro gràcies al prolongament d'una de les línies de Montreal.

3 Manuel de Solà-Morales : ?(...) I el que els llocs perifèrics evocuen és, no sols les imatges del buit expectant, sinó sobretot la sensació d'indiferència en la posició de les coses. No és pas indiferència de les coses, sinó indiferència de les coses entre si. (...)? article Projectar la perifèria, Revista Urbanisme núm. 9-10, 1992, Barcelona.



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

[Tornar](#)



© Miguel G. Mora

Bolivia tiene cerca de 9 000 000 millones de habitantes. El 60% es población urbana. La ciudad más poblada es Santa Cruz, la segunda La Paz-El Alto, Cochabamba, Sucre, Potosí, Tarija, Oruro, Trinidad, Cobija les siguen en importancia.

En Bolivia hay unas 36 etnias o poblaciones indígenas diferentes, cada una con su lengua propia.

El 50% de la población es indígena, el 25% mestiza y el resto de origen europeo. Existen dos grupos principales los del altiplano (aimara y quechua) y los de los llanos orientales (los guaraníes). Esta última etnia, en sus diversas sub-etnias, son especialmente atractivos los tacanas. En estas zonas no llegó el imperio Inca solo pequeñas incursiones. Las tribus de los llanos después de 2000 años de batallar por cotos de pesca o caza han desarrollado una cultura del pacto, negociación, acuerdo.

La Paz: Fundada en 1548, inicialmente en Laja en pleno altiplano, a los tres días decidieron trasladarse a un lugar de menor altitud y ¿más cálido? en la hondonada donde había el pueblo de Chuquiago que es la actual ciudad de La Paz.

Es la sede del gobierno y embajadas, la capital del estado Plurinacional es Sucre en el departamento, autonomía, de Chukichaca. Sucre es la sede del poder judicial.

La ubicación geográfica de La Paz es de por sí la más inadecuada para una ciudad de más de un millón de habitantes. La enorme superficie horizontal del altiplano, cerrada por las cordilleras, tiene alguna salida a nivel horizontal es decir algún lugar donde la cordillera se interrumpe, un lugar así es el valle de La Paz, pensad que en épocas pretéritas los enormes neveros y glaciares existentes en el altiplano buscaban una salida, y esa salida es el valle de La Paz. No es el valle glaciar típico pues el tiempo transcurrido, fenómenos tectónicos y las lluvias desdibujan esa imagen. Actualmente podríamos decir que el valle de La Paz es una inmensa torrentera. Recorrida por cerca de 300 Ríos o torrentes que desembocan en el río Choqueyapu, río de oro en aimara, luego se llama río La Paz, luego río Beni, Más tarde Madre de Dios y junto con el Mapore se entregan al río Madera y este al Amazonas.

La urbanización de la ciudad es lineal siguiendo el valle, lo cual indica que hay pocas calles, solo tres. Un eje central recorre prácticamente los 25km, con varios nombres, Mariscal Santa Cruz, Paseo del Prado, Avda. del Arce y con diversos nombres llega a los 25km. En este eje central se ubican los Bancos, oficinas del Gobierno, embajadas y edificios residenciales que ocupan las clases profesionales o clases medias, hay pocas tiendas y ningún taller, algún centro comercial, restaurantes o cines. Según nos alejamos del eje central la altura y calidad de la edificación disminuye al mismo tiempo que las calles presentan enormes pendientes, 30%, y finalmente se convierten en escaleras. La edificación continúa por estas laderas prácticamente hasta la altura de 4050 m donde está el límite municipal con El Alto. La edificación en las laderas oficialmente está prohibida en la mayoría de las zonas, pero la gente omite esa norma y auto edifica su residencia en cualquier sitio. El problema de las laderas son los deslizamientos puesto que tenemos un estrato muy permeable, Grava Miraflores, sobre un estrato impermeable, Formación La Paz, y esto crea un plano de deslizamiento en épocas de lluvias o con las simples fugas de agua.

Socialmente. Como dije la población de La Paz se sitúa según estatus económico, siendo la zona más apetecible y cara la zona sur, pues aquí la altura menor representa más oxígeno y mejor calidad de vida. Las laderas las ocupa una clase social de comerciantes en general.

De lo anterior se deduce la congestión de tráfico existente si a eso le sumamos que la disciplina no es muy habitual, nadie cede el paso, los escasos semáforos son orientativos no hay pasos cebra y el peatón es una pobre víctima de ese tráfico caótico. Las aceras son muy estrechas y con evidente falta de mantenimiento que podríamos hacer extensivo a todo el mobiliario urbano y calles asfaltadas que presentan enormes deficiencias.

El suelo residencial está prácticamente agotado, con lo cual la edificación en altura, torres de estructura de hormigón de 25 o más plantas, cubre todo ese eje central y últimamente se extiende por los espacios libres adyacentes.

A los problemas de vialidad de la ciudad se suman un transporte público ineficaz y anticuado, la mayoría son furgonetas, 27000 Ud., adaptadas al transporte de 15 viajeros, es un transporte incómodo, pero económico. Frecuentemente la ciudad queda colapsada pues al ser la sede del gobierno las protestas o manifestaciones son frecuentes y es habitual bloquear avenidas principales sin que la policía intervenga por largos periodos o días. Actualmente la alcaldía está intentando acabar con este tipo de transporte con la

inauguración de unos autobuses como los nuestros, Puma Katari, pero se enfrenta al sindicato de choferes de furgonetas que se resisten a perder su negocio, y limitan las líneas de autobús a los trayectos más exteriores. También existe un abundante servicio de taxis muy económico, pero hay que negociar la tarifa previamente. La construcción de las líneas de teleférico por parte del Gobierno intenta dar solución a este problema. A mi entender dada la topografía existente es el único medio de transporte público adecuado a esta ciudad. Actualmente hay tres líneas de teleférico en funcionamiento. Es una gran obra y con una imagen corporativa excelente. Construido por la empresa Austriaca Doppelganger. El trayecto es espectacular, cómodo y limpio. Actualmente presta servicio principalmente a la clase trabajadora que se desplaza del Alto a la Paz, antes ese desplazamiento podía durar más de 90 min, con el teleférico no más de 15min. Lamentablemente el coste, subvencionado, del pasaje no cubre ni mucho menos la amortización y mantenimiento de esa instalación lo cual generara problemas a corto plazo.

La planificación urbanística simplemente es inexistente y las normas de construcción son muy genéricas y sujetas a cambios según la presión del promotor. Los funcionarios de carrera no existen, todos son del partido de turno y cuando pierde las elecciones van todos a la calle. La administración pública es precaria y con escasos presupuestos ni tan siquiera para mantener dignamente los servicios básicos, asfaltados, saneamiento, transporte público, basuras etc. No obstante, se nota una mejora en todos estos servicios en los últimos años, pero sin alcanzar por supuesto los estándares europeos.

Miguel García Mora, arquitecto. Corresponsal del COAC en La Paz, Bolivia. Junio 2018



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

[Tornar](#)

« [primer](#) [anterior](#) ? [60616263](#) **[64](#)** [65666768](#) ? [següent](#) [últim](#) »

[more](#)

Copyright@ Col·legi d'Arquitectes de Catalunya :
<https://www.arquitectes.cat/en/taxonomy/term/908/all?page=63>