



© 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



[1]

Tornar

[2]

Copyright@ Col·legi d'Arquitectes de Catalunya : <https://www.arquitectes.cat/es/node/16858>

Links:

[1] <https://www.arquitectes.cat/es/printpdf/printpdf/16858>

[2] <https://www.arquitectes.cat/es/javascript%3Ahistory.back%281%29>