



Hamburg té l'ambició de ser la primera metròpoli europea que segueix creixent i, tot i això, els seus habitants poden seguir-hi vivint. Per aconseguir aquest objectiu tant lloable, la política (amb SPD al capdavant) està decidida resoludament a solucionar el problema de l'habitatge. Hi han moltes mesures sobre la taula, l'habitatge en sèrie també. A finals de 2020 es preveu que s'acabin de construir els primers blocs en sèrie a la ciutat, els primers de tot Alemanya.

Hamburg és ciutat d'acollida d'ençà de la crisi econòmica i des de 2012 es construeixen 6.000 habitatges cada any (2.000 de protecció oficial), xifra que es va augmentar a 10.000 a partir de l'any 2015 (3.000 de protecció oficial). I, tot i això, segueix tenint dèficit d'habitatge. Aquest dèficit provoca una alta demanda i porta com a conseqüència, que des de fa uns anys, els preus de l'habitatge augmentin considerablement any rere any.

Les altres grans ciutats alemanyes, com d'altres d'europnees, estan en una situació semblant també des de fa temps. Per això, l'Estat Federal Alemany va posar en marxa el març de 2018 un paquet de mesures, anomenat 'Ofensiva per l'habitatge' (www.die-wohnraumoffensive.de) per a accelerar i incrementar la construcció d'habitatge i, al mateix temps, per assegurar que aquest sigui assequible. A la cimera hi van participar representants dels Lands i dels municipis, els quals van aprovar moltes mesures, com ara, promocionar l'habitatge de lloguer a través de deduccions d'impostos pels promotors, continuar fent habitatge de protecció oficial, revisar els plans d'usos cercant més solars per a ús residencial o mixt, donar ajudes econòmiques a les famílies que vulguin comprar o construir una casa, reduir les comissions de les immobiliàries a la meitat o modificar la normativa per a accelerar el procés de licitacions públiques, però hi ha una de les mesures que no deixa indiferent, i és la de la 'licència tipus', que permet una obtenció d'una part de la llicència d'obres automàticament, gràcies a projectar una tipologia prèviament acordada amb les administracions de cada Land. La idea que hi ha darrera aquesta 'licència tipus' és que tots els aspectes que no depenen del lloc (com, per exemple, l'avaluació de l'estructura o l'avaluació de la seguretat contra incendis dins de l'edifici) puguin estar prèviament aprovats per l'administració. Els detalls seguiran sent específics de cada projecte. Es vol, així, reduir el temps de l'administració per a atorgar les llicències d'obra (es calcula que es reduiria a la meitat), al mateix temps que es redueixen els costos de l'edifici al repetir sempre una mateixa estructura/tipologia (es calcula que seria una reducció d'un 15% o 20%).

Aquesta 'licència tipus' que promou l'habitatge en sèrie, té el seu origen en el 'Sonderbauprogramm' (=programa de construcció excepcional), que es va posar en marxa a arrel del desbordament que van viure les administracions alemanyes amb l'arribada massiva de refugiats (2015, any de major número d'arribada de refugiats a Alemanya, uns 890.000) que se sumaven als immigrants que ja venien per la crisi econòmica. Amb aquest programa, es va poder, per exemple, encarregar sense concurs públic, a l'empresa semi-pública Saga, la creació de 1.200 habitatges a Hamburg, que havien de ser construïts en el menor temps possible i que, al mateix temps, fossin el màxim d'econòmics. Aquí és on la Saga va començar a investigar amb duplicació i tipificació, mòduls i habitatges en sèrie.

Ara, després de l'aprovació de la llicència tipus, la Saga ha desenvolupat fins a 40 tipologies de bloc d'habitatge i 17 de cases adossades, en estreta cooperació amb el Departament d'Urbanisme i Habitatge d'Hamburg, amb l'arquitecte en cap de l'Ajuntament (Oberbaudirektor), l'Oficina d'Edificació (Amt für Bauordnung und Hochbau) i les administracions dels districtes. Aquest conjunt de tipologies l'han anomenat casa-sistema: Systemhaus.

El Systemhaus és el projecte pilot de bloc d'habitatge en sèrie a Alemanya, que es construirà a Hamburg, al districte de Farmsen. Es tracta d'uns 148 habitatges i es calcula que a finals de 2020 estarà acabat. 1.500 habitatges sumen tots els projectes de la Systemhaus que estan ara mateix en procés (a part de Farmsen, també als barris de Lurup, Fuhlsbüttel, Wandsbek i Hamm).

La Systemhaus es basa en el desenvolupament d'unes tipologies flexibles i combinables per a fer front als diferents solars i entorns urbans. Els habitatges es distribueixen al voltant d'un nucli d'escala. Les parets de separació entre habitatges, les façanes i els nuclis d'instal·lacions formen l'estructura i la base de la Systemhaus. La distribució de cada planta és flexible: s'hi pot encabir 2, 3 o fins a 4 habitatges i els blocs poden tenir una alçada d'entre 4 i 8 pisos. També hi ha la tipologia de cantonada. A part de poder variar la planta amb diferents tipologies d'habitatges, també es pot variar la posició i tamany de les finestres així com l'acabat de façana. En planta baixa es dona l'opció de posar-hi una llar d'infants, una botiga o similar. Aquestes tipologies estan destinades a habitatge protegit o de lloguer assequible (fins a 8€/m² aprox.).

Davant d'aquesta iniciativa hi ha cert escepticisme, sempre que es pensa en la construcció de postguerra dels anys 60 i 70. Però, en realitat, la idea de cases en sèrie actual s'assembla més a la dels anys de gran expansió industrial a Alemanya a partir de 1871, l'anomenada Gründerzeit, on es repetien tipologies edificatòries semblants o iguals però cadascú hi posava el seu estil a l'ornamentació de la façana. En el cas específic de la Systemhaus, la idea és fer edificis de qualitat, com fins ara (complint totes les normatives, estàndards, eficiència energètica etc.), i per altra banda, al ser les tipologies flexibles i combinables en façana, pisos i plantes baixes, fer més senzilla la seva adaptació a l'entorn urbà. El fet de que existeixi la Systemhaus no vol dir que la Saga, per exemple, descarti els projectes individuals. Els seguiran construint allà on la Systemhaus no pugui donar resposta. Estarem atents als resultats. De moment, el lloguer dels pisos pilot a Farmsen costarà 6,3€/m².

Guida Maymó Camps, arquitecta. Corresponsal del COAC a Hamburg, Alemanya. Setembre 2019

Referències:

www.detail.de ?Serieller Wohnungsbau rückt in den fokus?

www.baunetz.de ?Hamburg bekommt Systemhäuser mit Typengenehmigung?

www.sueddeutsche.de ?Guten Typen?

www.die-wohnraumoffensive.de

www.immobilien-zeitung.de

www.bundesregierung.de ?Bauen und Wohnen?

www.architekturblatt.de ?Saga präsentiert Systemhaus Konzept?

www.spd-hamburg.de ?Leitantrag Wohnen?

www.bmi.bund.de ?Asylzahlen 2019?



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

[Tornar](#)



© Robert Berenguer

Una de les principals característiques de Londres és la variabilitat de la seva fàbrica urbana, on la juxtaposició d'edificis de diferents èpoques, estils i escales, és més que habitual. Esglésies de l'edat mitjana, estacions i galeries comercials del segle XIX, cases victorians i gratacels contemporanis són el material que genera l'escenografia urbana de Londres. Al mateix temps, a diferència d'altres ciutats com París o Barcelona, la ciutat ha mantingut la

seva estructura original sense desenvolupar eixamples racionalistes o haussmannians.

Com molt bé explica Enric Gonzalez (periodista a El Mundo i El País) en el seu llibre 'Historias de Londres', els carrers de la ciutat són sinuosos i sense ordre, i tant la seva morfologia com la toponímia semblen dissenyades per generar la confusió del visitant, al que s'afegeix un catàleg de vies urbanes ben extens: Street, Avenue, Hill, Road, Grove, Lane, Mews, Street, Rise, Road. D'aquests, el Mews, són el que destaquen per la seva singularitat.

Els Mews són carrers o patis interiors, formats habitualment per dues fileres d'estables enfrontades l'una amb l'altra, que constituïen la part posterior de moltes mansions construïdes per a les elits Victorianes o Georgianes durant els segles XVIII i XIX. Sobre els estables situats a la planta baixa, se situaven els allotjaments del cotxer i servei de la casa principal.

El terme Mews prové de Royal Mews, estables de la família reial situats a Charing Cross i anomenats així per primer cop al segle XVI.

L'estructura típica dels Mews es desenvolupa en dues plantes o bé dues plantes i golfes. La planta baixa es destinava a les cel·les pels cavalls i carruatges. La planta superior per a habitatge del servei.

Els Mews perden la seva funció original amb l'aparició del cotxe, esdevenint garatges o magatzems, però als anys 50-60's comencen a ser reconvertits en residència per a artistes a la recerca d'espais econòmics al centre de Londres. Els Mews es convertiren així en un dels primers espais on es començaria a manifestar el fenomen que la sociòloga Ruth Glass denominaria, precisament l'any 1964, procés de gentrificació (Glass va definir el terme al observar com les econòmiques cases dels barris de Notting Hill i Islington eren ocupades per parelles bohèmies amb recursos econòmics suficients per a restaurar-les aprofitant-se de les comunitats d'aquests barris).

Tot i la seva antiguitat i singularitat, pocs Mews es troben protegits com a patrimoni. El que ha facilitat que molts d'ells hagin pogut ser reformats en habitatges (dintre del marc de les normatives municipals) ha estat a partir de les següents accions: integrant obertures a les façanes, redistribucions interiors, o extensions de volum i canvis d'ús. L'accés als Mews es produeix normalment a través d'un pas obert a la planta baixa a modus de portal a la planta baixa, i és per això que habitualment passen desapercebuts o siguin confosos amb un accés al pati d'una propietat privada. Molts d'ells estan dedicats a l'ús residencial amb la planta baixa convertida en un estudi o oficina, però també podem trobar pubs, restaurants o boutiques. El carrer conformat pels Mews, que en la majoria dels casos conserva el paviment de llambordes, sol ser de caràcter peatonal, la qual cosa afavoreix tot tipus d'ús cívic.

Entre tots els Mews que es poden trobar a Londres podríem destacar els següents per la seva excepcionalitat: Bathurst Mews, a Bayswater, un dels Mews més grans de Londres. Warren Mews, a Fitzrovia, amb la seva característica entrada. Cresswell Place Mews, a Gloucester road, on al número 22 va viure l'Agatha Christie, i que va servir d'inspiració per al seu llibre Murder in the Mews. Queen's Gate Mews, a Kensington, on es trobava la primera benzinera de Londres. Holland Park Mews, a Kensington, i un dels Mews més ben conservats de Londres.

Robert Berenguer, arquitecte. Corresponsal del COAC a Londres, Regne Unit

Referències

González, Enric. *Historias de Londres*. RBA Libros.2008.

<https://en.wikipedia.org/wiki/Mews>

<https://theculturetrip.com/europe/united-kingdom/england/london/articles/10-of-the-most-beautiful-mews-streets-in-london/>

<https://bartlett100.com/article/ruth-glass-and-coining-gentrification>

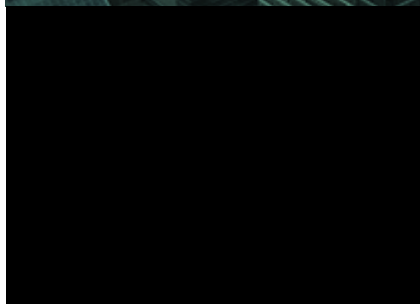
<http://confiesoqueheleido.blogspot.com/2012/05/historias-de-londres-enric-gonzalez.html>

<https://www.telegraph.co.uk/finance/property/cities/8421162/Have-we-got-mews-for-you.html>



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

[Tornar](#)



© Eva Sanllehi Ortín

Toronto, el motor financiero de Canadá con el 50% de la población nacida en otro país, es considerada la séptima ciudad del mundo más activa en cuanto a construcción 1.

Desde principios del siglo XIX hasta gran parte del siglo pasado, Toronto se particulariza por su perfil victoriano debido a la influencia británica. Con la llegada de inmigrantes a causa de la Segunda Guerra Mundial, Toronto comenzó a abrirse a otras culturas y otras maneras de hacer, comenzó a desarrollarse como una de las ciudades más internacionales. Se podría decir que Toronto se ha transformado en una ciudad cosmopolita durante las últimas décadas, que es cuando se han levantado más rascacielos y más población se ha trasladado a la metrópoli. El crecimiento de la ciudad pero no siguió ningún planeamiento urbano. Se fueron agrupando asentamientos en diversas áreas donde había más actividad.

Durante los últimos años se han ido llenando los huecos entre los nodos céntricos con rascacielos a calles principales y viviendas unifamiliares en las zonas intermedias.

Cuando Mies Van der Rohe ya había construido su edificio icónico en Nueva York, el edificio Seagram, le encargaron un proyecto en el centro de la ciudad de Toronto, signo del deseo de ponerse a la altura de otras ciudades pioneras en construcción moderna. Seis torres y un podio que Mies nunca pudo ver terminado y que hoy en día forma parte de los rascacielos más reconocidos y a la vez más antiguos del skyline de Toronto 2.

En los últimos años se está poniendo mucho énfasis para estar a la vanguardia tanto en planeamiento urbano como las nuevas tecnologías. En el aeropuerto internacional de Toronto Pearson, THYSSENKRUP instaló las cintas transportadoras pioneras Accel, tapices rodantes de última generación donde los usuarios pueden recorrer 270m en tan sólo 2 minutos y 20 segundos, 3 veces menos que los andenes móviles estándares donde se tardaría 7 minutos en recorrer la misma distancia 3.

La visión radical y vanguardista de Bjarke Ingels también ha encontrado cabida en Toronto. De la mano de la promotora WESTBANK e inspirado por el Habitat 67 de Montreal del Arquitecto Moshe Safdie, Ingels ha propuesto una serie de cajas apiladas a modo de montaña (o iceberg como él también describe) con la idea de crear la atmósfera de un pequeño pueblo construido encima de edificios de ladrillo considerados patrimonio de la Ciudad 4. El verano pasado, BIG trasladó desde Londres hasta el corazón de Toronto su Serpentine Pavilion llamado Unzipped para acabar de convencer de su proyecto a los ciudadanos más conservadores 5. Después de 2 años y medio de negociaciones con el Departamento de Urbanismo y Arquitectura de la ciudad de Toronto, el proyecto ha sido finalmente aprobado.

El Sidewalk Labs, compañía filial de Google, está en boca de todos los habitantes de Toronto. La gran compañía está proponiendo un plan urbano para transformar una parte del frente marítimo de la ciudad en el barrio del futuro, en la primera Smart City que pretende ser un modelo a nivel mundial. Una ciudad inteligente diseñada sólo con madera que quiere promover la sostenibilidad, con otras innovadoras características como carreteras que pueden fundir la nieve, edificios que se adaptan a las condiciones climatológicas, un sistema de entrega subterránea y una gran cantidad de sensores de recogida de fechas las que Sidewalk Labs se compromete a no vender a terceros 6. Sin duda una propuesta innovadora, que mira hacia el futuro, un futuro que parece lejano pero quizás está más cerca de lo que todo el mundo piensa.

Fuentes

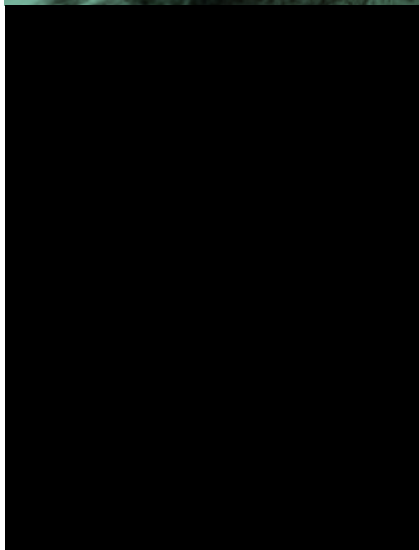
- 1 <https://www.theb1m.com/video/the-10-cities-leading...>
- 2 https://www.blogto.com/city/2011/12/when_the_toronto_skyline...
- 3 <https://www.thyssenkrupp-elevator.com/es/productos/accel/https://www.hoy.es/tecnologia/empresas/201410/23/evolucion-pasillo...>
- 4 <https://www.architecturaldigest.com/story/bjarke-ingels-group...>
- 5 <http://unzippedtoronto.com/>
- 6 <https://www.dezeen.com/2019/06/28/toronto-tomorrow-sidewalk...https://www.forbes.com/sites/jilliandonfro/2019/06/24/alphabet...>

Eva Sanllehi Ortin, arquitecta. Corresponsal del COAC en Toronto, Canadá. Septiembre 2019



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

Tornar



L'abocador El Carrasco és el lloc on 17 municipis del Departament de Santander a Colòmbia, realitzen la disposició final de més de 1.000 tones diàries de residus sòlids des de l'any 1978.

Es tracta d'un terreny de 93,2 hectàrees, dividides en tres xaragalls naturals, ubicat en un sector conegut com Malpaso en la comuna 11 al sud-occident de Bucaramanga, al voltant del qual habiten prop de 30.000 persones. El barri més proper es diu 'El Porvenir?', que es va desenvolupar al voltant de l'abocador durant més de 40 anys i els habitants han patit les conseqüències de ser el veí més proper al lloc de disposició de residus més important del centre est Colombià: males olors, proliferació d'insectes, contaminació de fonts hídriques i desvalorització dels seus immobles, entre d'altres.

A partir de l'any 2009, s'inicien dins la regió una sèrie de processos judicials i accions populars interposades pels habitants del barri 'Porvenir?', que finalitzen amb l'ordre de tancament de l'abocador sanitari perquè ja no té més capacitat d'emmagatzematge de residus. La data final de cloenda es va anunciar i va prorrogar en diverses ocasions a causa de la situació de "risc de calamitat pública ambiental a Bucaramanga" i la gravíssima emergència sanitària que genera el fet de no comptar amb un lloc adequat per dipositar residus en una societat que no per de generar-ne... D'aquesta manera, El Carrasco va continuar habilitat per rebre les escombraries d'una mitjana de 14 a 17 municipis com ho venia fent, però aquesta vegada, a les cel·les 1, 2 i 3 de la fossa número 2.

Cap a l'any 2016, a més d'iniciar accions tendents a fomentar la cultura de la separació de residus i a identificar un nou lloc i noves tecnologies per a la gestió de residus a la regió; sorgeix la pregunta sobre quin destí tindria l'àrea clausurada de l'abocador, què fer per intentar compensar l'impacte generat per l'activitat del farcit a la comunitat del barri 'el Porvenir?'; com aprofitar aquesta conjuntura per crear noves àrees destinades a la recreació, oci i esplai dels habitants com a element clau en la millora dels indicadors d'espai públic efectiu per habitant i de qualitat de vida en l'ambient urbà

Sota aquest context, l'Àrea Metropolitana de Bucaramanga, entitat planificadora i autoritat ambiental i de transport dels municipis de Bucaramanga, Floridablanca, Piedecuesta i Girón, va expedir l'Acord Metropolità 003 de 2017 que va considerar viable i desitjable la incorporació de la zona clausurada del farcit sanitari el Carrasco com a espai susceptible per transformar-se en el Parc Contemplatiu Metropolità el Carrasco de 12,62 hectàrees d'extensió.

A partir d'aquesta declaratòria, el taller d'arquitectura de l'entitat, va començar a imaginar-se com transformar un lloc en el qual ningú vol estar, en un pla atractiu per a nens i adults. Es va definir llavors que l'espai havia de contenir àrees per a activitat esportiva i zones de trobada amb espais verds complementaris i de contemplació, que proporcionaran a la comunitat històricament afectada pel funcionament de l'abocador sanitari, un gran parc per a l'esport i el sa esplai dels seus habitants.

D'aquesta manera, a sobre de tones d'escombraries situades a l'àrea clausurada i restaurada fa 20 anys de l'abocador sanitari El Carrasco, en l'anomenada Cárcava 1, zona 1, en el que era una depressió natural dins dels dipòsits al·luvials de la terrassa de Bucaramanga, es va edificar un escenari esportiu i de recreació que va representar un gran repte per a

l'arquitectura.

Per la naturalesa del terreny, per elaborar els dissenys es va estudiar en detall els elements constructius que aportessin estabilitat i resistència. L'àrea d'intervenció d'aquest equipament és de 38.602 metres quadrats sobre els quals es va construir un circuit conformat per dos sistemes de circulació de caràcter continu que articulen les diferents activitats que es desenvolupen al parc i que renoven el paisatge urbà i natural.

El primer consisteix en un recorregut que brinda confortable mobilitat de vianants de 970 metres, sobre el qual s'acoblen moderns jocs infantils per a tres grups d'edat, gimnàs biosaludable a l'aire lliure amb màquines per al condicionament físic, àrees d'espais esportius - dues pistes polifuncionals d'asfalt, dues per a voleibol a la sorra i dues per mini futbol amb acabats en grama sintètica i aparcament. En aquesta zona es va realitzar la millora del terreny conformant terrasses, combinant un abocador granular seleccionat amb reforços de tracció sintètics. El segon sistema, correspon a un circuit exclusiu per a l'ús de la bicicleta de 920 metres on es va aprofitar la topografia amb pendent considerable per proporcionar un petit grau de dificultat a l'esportista i es van instal·lar aparcaments de bicicleta.

En el desenvolupament dels circuits s'estableixen punts de serveis i àrees d'estar i contemplació que íntegrament compleixen amb els criteris d'accessibilitat universal. Aquestes característiques, garanteixen la consolidació del parc com un lloc de trobada, espais verds articulant-se a la muntanya i boscos natius limítrofs com a complement a la majestuosa visual que ofereix el lloc, consolidant les voreres urbanes i fomentant la cohesió social i seguretat per al sector.

Encara que per a molts pot semblar impossible, al parc no es perceben males olors de les deixalles que s'estan dipositant a només 300 m de les pistes i jocs infantils. La percepció de les persones que visiten el parc és que no estan en un abocador sinó en qualsevol altre lloc a la ciutat.

Representa una gran satisfacció institucional, professional i personal, afirmar que les condicions de la zona d'influència del parc han canviat significativament, passant de ser una àrea que típicament va generar una gran problemàtica, a un espai de vida i una zona que presta enormes serveis a tota l'Àrea Metropolitana de Bucaramanga. Avui, estem davant d'un notable exemple de la conversió d'un passiu ambiental en un excel·lent element dotacional amb gran impacte social que potencia la nostra regió com un territori intel·ligent.

Autor: Rodolfo Torres Puyana, Arquitecte. Corresponsal del COAC a Bucaramanga, Colòmbia. Setembre 2019.

Amb la col·laboració d'AMB: Arquitecte Francisco Eugenio Jordán Serrano, i de la Enginyera Industrial Sandra Yaneth Parada Hernández



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

Tornar

« [primer](#) [anterior](#) ? [43444546](#) **47** [48495051](#) ? [següent](#) [últim](#) »

[more](#)

Copyright@ Col·legi d'Arquitectes de Catalunya :
<https://www.arquitectes.cat/es/taxonomy/term/908?page=46>