© 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 Paris 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.

Paris 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 Montmatre, 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 Paris 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

[1]

Tornar [2]

Copyright@ Col·legi d'Arquitectes de Catalunya : http://www.coac.arquitectes.cat/es/los-juegos-ol%C3%ADmpicos-de-par%C3%ADs-2024-una-nueva-esperanza-de-tregua-entre-ciudadan%C3%ADa-y-ciudad

Links:
[1] http://www.coac.arquitectes.cat/es/printpdf/printpdf/16926
[2] http://www.coac.arquitectes.cat/es/javascript%3Ahistory.back%281%29