1 JORNADAS

Presentaciones en Instituciones Profesionales, Académicas y Legislatura

plan urbano ambiental

1

gobBsAs

plan urbano ambiental

seminario La transformación urbana y el espacio público

3 y 4 de agosto de 1999

Organizado por:
Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
Consejo del Plan Urbano Ambiental
Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo
Atelier Parisien d'Urbanisme

Inauguración Oficial

Dr. Enrique Olivera

SR. JEFE DE GOBIERNO

Es un placer darle la bienvenida a los arquitectos que integran el Atelier Parisien d'Urbanisme que participarán con los arquitectos de la ciudad de Buenos Aires en estas jornadas sobre la transformación urbana y el espacio público, respecto de cuyos resultados tenemos las mejores expectativas. Este seminario coincide con la presentación del nuevo mapa de Buenos Aires, el mapa del próximo milenio, instrumento imprescindible para trabajar en aquellas actividades propias de la reflexión urbanística. Todo esto ocurre en un momento en que Buenos Aires están en ebullición un conjunto de ideas que deberán plasmar la ciudad de los próximos años. Se ha trabajado en documentos de base para el Plan Estratégico de la ciudad. Se ha presentado a la Legislatura el proyecto de ley de creación del Consejo Estratégico de la Ciudad, conforme lo prescribe la Constitución. Al mismo tiempo, se está trabajando activamente y en forma participativa en el Plan Urbano Ambiental y, en pocas semanas más, confío en que la Legislatura sancionará las reformas al Código de Planeamiento Urbano.

Todo esto significa que Buenos Aires se está repensando a sí misma, se está preparando para las próximas décadas, para ofrecerle una mejor calidad de vida a las futuras generaciones. Por todas estas razones, quiero subrayar la importancia de la presencia de los especialistas de París. París, para Buenos Aires, siempre ha sido un arquetipo. Estamos seguros que podremos aprovechar su experiencia para nuestra ciudad.

Quiero agradecer a los profesionales de la arquitectura y la ingeniería que iniciarán mañana las jornadas de intercambio de información y de análisis de nuestra realidad comparada con la de París. También, a los funcionarios del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, en especial a la Secretaría de Planeamiento, que están convencidas, a partir de las decisiones que tomó en su momento el Jefe de Gobierno, Dr. Fernando de la Rúa, que tenemos que trabajar en forma participativa de manera que lo que resulte de esta reflexión urbanística no sea el plan de un gobierno sino el plan de la ciudad de Buenos Aires.

Presentación

Arq. Enrique García Espil

SR. SECRETARIO DE PLANEAMIENTO URBANO GCBA

Para la Secretaría de Planeamiento de la Ciudad de Buenos Aires es una gran alegría poder organizar junto con el Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo estas jornadas. Para nosotros es muy importante tener en estos días las obras que han renovado a la ciudad de París en las últimas décadas, transformándola en uno de los sitios más interesantes que hoy puede encontrarse en el mundo. Es una alegría aún mayor recibir no solo las fotos de las obras sino a sus autores, que han llegado para explicarnos su tarea, para intercambiar ideas y opiniones, para enriquecer el trabajo que estamos realizando sobre la ciudad e Buenos Aires.

Es una satisfacción recibir a Nathan Starkman, que acaba de obtener uno de los premios internacionales más importantes de urbanismo, así como a Dominique Petermüller, consultora internacional del Plan Urbano Ambiental. El resto de la delegación incluye profesionales que han tenido una destacada participación en el área de renovación en terrenos vacantes de la ciudad, además de especialistas vinculados al Metro de París, a las empresas de transporte ferroviario, con una enorme experiencia en la concertación público - privada y con las asociaciones representativas de los vecinos de la ciudad.

Debemos agradecer una vez más a las entidades profesionales, especialmente al Consejo Profesional

de Arquitectura y Urbanismo por la organización de este evento, continuidad de las actividades desarrolladas con París y Birmingham, además de otras ciudades, que han permitido enriquecer nuestra tarea en el planeamiento urbano.

Es útil hacer alguna reflexión acerca de París y Buenos Aires. Hace algo más de cuarenta años, la ciudad de Buenos Aires fue caracterizada por Ezequiel Martínez Estrada como la cabeza de Goliat. Esta definición hacía referencia a una enorme ciudad ubicada en un país donde no existían otras de escala similar. Hace algo más de treinta y cinco años, un escrito en Francia se denominó "París, el desierto francés". Hacía referencia a una de las ciudades mayores del mundo, por lejos y por mucha diferencia, la ciudad que más población concentraba en todo el territorio francés.

Marsella guardaba una relación con la capital en ese momento similar a la que en Argentina tienen Rosario y Córdoba con la ciudad de Buenos Aires.

En ese entonces -fines de los años '50 - Buenos Aires desarrollaba su Plan Regulador. Esta oficina del Plan Regulador de Buenos Aires, para todos los que trabajamos en urbanismo, sigue siendo un mito en la historia de la ciudad, y quienes formaron parte de ella, siguen siendo los maestros para quienes hoy trabajamos en el tema.

En ese momento la ciudad de París elaboraba sus esquemas directores, modelos internacionales en planeamiento urbanístico. Pero allí terminan las similitudes, porque hacia finales de la década del '60, en París se establecieron los procedimientos de la participación. Aquí, esto se comenzó a hacer en el año '96, estableciéndose los mecanismos para la participación de los vecinos. Justamente con el Consejo Profesional de Arquitectura, estamos llevando adelante un trabajo que dirige el Arq. Claude della Paolera, para encontrar los mecanismos idóneos para esta participación vecinal y la toma de decisiones sobre la planificación.

A fines de 1967, en Francia se votó la ley de descentralización. La ciudad de Buenos Aires llegó a este proceso veinte años después, y en el 2000 se organizarán las comunas para la descen-tralización de la ciudad. El planeamiento regional hizo que se pasara de la planificación de la ciudad de París al de la región de Ile de France, y en Buenos Aires, durante treinta años existió la teoría de no operar mediante planes generales sino por fragmentos. Así, se olvidó, hasta el mandato constitucional, la

elaboración del Plan Urbano Ambiental con la ley votada en octubre de 1998, marco que fija los criterios ordenadores.

Hace 40 años existía una serie de similitudes entre las dos ciudades en relación con su territorio: en Buenos Aires, el Plan Director, con pocos años de diferencia con los esquemas directores de París, la constitución de la región en Francia, las leyes de participaciones, las leyes de descentralización, aspectos que pusieron en marcha un proceso de planeamiento que hoy concentra nuestra atención.

Francia ha desarrollado una serie de acciones con altísimo impacto dentro de la matrícula profesional y en el público en general. Hace pocos meses comentaba la Arq. Petermüller que ellos eran muy críticos respecto de las políticas de los años '70, afecta a las topadoras, siguiendo el mandato histórico del Plan Voisin y los planes corbusieranos, y que desde hace varios años están recuperando como tema central la rehabilitación de las periferias parisinas a partir de la recuperación de la identidad de barrios. Esto es coincidente con las ideas centrales de la ciudad de Buenos Aires en este momento.

París ha desarrollado a lo largo de los últimos veinte años, y con distintos gobiernos locales y nacionales, una serie de obras paradigmáticas. El Centro Pompidou en una de las zonas que se recuperó, las obras de ampliación del Museo del Louvre, el Arco de la Defense, el parque de la Villette, el Palacio de la Música, el Ministerio de Finanzas a orillas del Sena, son obras alrededor de las cuales hay una concepción de la ciudad que les da sentido.

El tema central de esta reflexión es la política de París con respecto a los espacios vacantes. Esos que han perdido uso, tanto de origen ferroviario como de viejas industrias, han permitido a París desarrollar una fuerte política de grandes espacios públicos, verdes, grandes parques, de interrelación entre estos espacios verdes, equipamiento y radicación de población en algunas zonas de la ciudad.

Buenos Aires está masivamente construída, pero tiene hoy algunos proyectos en la costa, en Retiro, con la desactivación de 120 ha de playas ferroviarias. En esto trabaja la Secretaría de Planeamiento Urbano desde hace ya algunos meses con el Consejo Profesional de Arquitectura y la Oficina de Planeamiento de París, para aplicar las experiencias parisinas en Buenos Aires en dos aspectos. Uno, de inserción de programas puntuales dentro de un concepto general de la ciudad y de un plan

general. Otro, el desarrollo de proyectos con la participación vecinal. Esto se traduce como "encuesta pública", aunque es en realidad una consulta al vecindario acerca de su opinión sobre cómo deben desarrollarse estos espacios.

París y Buenos Aires tienen problemas comunes. Ambas ciudades quieren mantener la pirámide etaria, con una base joven y una tercera edad decreciente hacia arriba, que aquí se está transformando en un paralelismo y tiende a ser una pirámide invertida, con cada vez menos niños y menos jóvenes. Todas las ciudades del mundo requieren un equilibrio poblacional, y esto implica políticas urbanísticas.

Paris y Buenos Aires han visto la migración de la industria pesada de los ámbitos urbanos, y la necesidad de reciclar zonas para recibir a industrias de alta tecnología y servicios, con una generación de empleos que indica que se debe partir de una pirámide etaria más equilibrada. El recolocamiento de la ciudad de París en el marco de la Comunidad Europea guarda similitudes con el recolocamiento de la ciudad de Buenos Aires en el marco del Mercosur. La ciudad de París es la más cercana en cuanto a las políticas centrales adoptadas por el Gobierno de la Ciudad, como la descentralización. Buenos Aires tiende en ese sentido no sólo a la descentralización política y administrativa sino también a la descentralización física y lo que esto significa en el planeamiento urbano. La política de subcentros y entidades locales tiene una clara similitud. Estamos seguros de aprovechar las experiencias de nuestros visitantes franceses en este fructífero intercambio.

Arq, José Antonio Urgell

PRESIDENTE CONSEJO PROFESIONAL DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

El Seminario sobre la transformación urbana y el espacio público que hoy se inicia, junto con la exposición sobre el tema que se presenta en esta sala, constituye una etapa significativa en la creciente colaboración entre el APUR y el Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo, que se viene desarrollando desde hace tres años a través de la acción conjunta entre el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y el Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo, contando con el

auspicio de la Embajada de Francia en la Argentina.

El APUR es una institución de reconocido prestigio en el urbanismo francés y, sin lugar a dudas, su pericia y participación activa en las transformaciones de París constituye una experiencia inva-lorable para orientar las transformaciones urbanísticas de nuestra ciudad.

Contamos además con la presencia de representantes de otras instituciones destacadas, como la Sociedad Nacional de Ferrocarriles de Francia, la Empresa de Transportes de París, las sociedades de economía mixta SEMAPA y SEMAEST, urbanistas y arquitectos que han participado en distintos proyectos, tendremos la oportunidad de conocer en forma directa la actuación de las diferentes partes involucradas en la concepción, la gestión y la ejecución de los proyectos de reconversión de grandes espacios urbanos.

La presentación de la realidad actual de Buenos Aires permitirá al mismo tiempo establecer similitudes y diferencias en un intercambio enriquecedor de los criterios a aplicar para el desarrollo de distintos espacios.

Hoy, cuando la aceleración del proceso de cambio resulta una constante, los desafíos urbanos se tornan cada vez más críticos. En este contexto, las referencias que resultan de quienes se adelantaron en la gestión urbanística pueden señalar un rumbo.

Resultará particularmente interesante considerar los procesos de participación publica y privada, como así también a las acciones en relación con los programas llevados a cabo en París y las respuestas eficientes a las demandas urbanas de equipamiento social, de servicios, de apoyo a los sistemas de transporte y, en general, al mejoramiento del habitat. Se podrá indagar sobre los mecanismos que han permitido la utilización de normativas particularizadas, que facilitan la superación de ciertas rigideces en los lineamientos generales propios de los códigos urbanos que, por su naturaleza y la complejidad de los problemas de la ciudad, no pueden prever la multiplicidad de circunstancias y opciones que se presentan en los nuevos desarrollos.

Nuestro Consejo Profesional se interesa en explorar estos temas para hacerlos conocer a los matriculados. Se acompañan actividades como este Seminario en el entendimiento que el rol que le asigna el Decreto Ley 6070/58, que le otorga funciones, extiende su labor hacia todo aquello que

sea un aporte para mejorar las condiciones del ejercicio de la profesión de arquitectos y urbanistas. En tal sentido consideramos además, que la composición en el desarrollo del conocimiento y el mejoramiento de las prestaciones profesionales, es una responsabilidad ineludible con la comunidad, entendiendo que todo esfuerzo que se haga en este sentido será una contribución a la calidad de vida de la población en su conjunto.

Sin duda, la calidad profesional de nuestros visitantes franceses y de los técnicos locales que participarán de este Seminario, permitirán arribar con éxito a los objetivos planteados y cubrir las expectativas de las instituciones que hemos colaborado en hacer realidad este encuentro.

Una vez más, París -la ciudad luz - será referente de la ciudad de Buenos Aires.

Arq. Nathan Starkman

DIRECTOR ATELIER PARISIEN D'URBANISME

Hace tres años comenzó esta cooperación con el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y el Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo. Desde entonces, nos preguntamos mucho sobre los paralelos y similitudes entre París y Buenos Aires. Si bien no hay algo estrictamente compa-rable, hemos encontrado muchos aspectos comunes.

El primero es cómo lograr un equilibrio entre lo que debe ser la gran capital, ciudad internacional, y lo que debe ser una ciudad que asume la calidad de la vida diaria de sus habitantes. Es el equilibrio entre los grandes proyectos y la identidad de los barrios, cuestión cotidiana para nosotros y también para Uds. Otra similitud importante es la sensación de que hay pocos espacios vacantes.

Las mismas preguntas que se hacen en Buenos Aires nos las hacen a nosotros, aún cuando los proyectos de ordenamiento que aquí se están encarando nos hacen soñar por sus dimensiones.
Otra gran tarea es el espacio público: cómo se forma la vida a su alrededor, en qué medida puede darle calidad a la ciudad.
Se dice en Francia que quienes se ocupan del ordenamiento de la ciudad lo deben hacerlo con gusto

y placer. De otro modo, no tienen éxito.

Para iniciar esta exposición sobre las políticas de urbanismo en París, quiero recordar una frase de Italo Calvino, que dijo que París era una biblioteca atravesada por el Sena. La dificultad para mí no estriba en resumir un libro en media hora, sino en resumir toda la biblioteca que es París.

Como se puede ver en una imagen satelital de la región de Ile de France, París es una ciudad pequeña. Aunque grande por su fama, tiene 500 km^2, la mitad de superficie que Buenos Aires. Sobre ella viven más de 2.000.000 de habitantes y trabajan 1.700.000 personas que entran todos los días a París. Así, el problema de la densidad y de la falta de espacios es el primer problema de ordenamiento que tenemos. Quiero recordar también que la ciudad y la región están cubiertas por documentos de urbanismo: un Plan Director -reglamento de documentaciones obligatorias-, el Plan Regional -principios de desarrollo para la parte central de la región de París-. Sobre la región, algunas cifras: París tiene 2.100.000 habitantes, pero toda la región cuenta con 11.000.000. Los empleos de París suman un tercio de los 5.000.000 de empleos de la región.

Hay documentos reglamentarios obligatorios que fijan el marco de desarrollo y manejan las grandes infraestructuras, sobre todo las redes de transporte público, la red vial y la zona de desarrollo y planificación.

Sobre estos documentos de urbanismo de París, es esencial el aspecto de la continuidad en estos temas desde hace treinta años. Esta continuidad asegura un desarrollo que puede organizarse de manera racional y responder a las necesidades de los habitantes, aún cuando haya habido variaciones en la forma de tratar los proyectos de urbanización, los grandes objetivos siguen siendo los mismos desde fines de los años '70.

OBJETIVOS DEL ORDENAMIENTO DE LA CAPITAL FRANCESA

La población en París está en descenso. Descendió durante los años '70 y, si bien hoy se ha estabilizado, uno de los temas centrales de su ordenamiento es cómo mantenerla. Forzosamente, una de las respuestas es cómo, en este espacio tan denso, construir viviendas de todas las categorías y para todos los niveles sociales.

Hay un doble problema: cómo aportar la respuesta a las necesidades de las empresas, cómo

proporcionar locales modernos para los servicios y cómo evitar que las oficinas no reduzcan las zonas para vivienda -y las posibilidades de alojar a la población-. La respuesta a que hemos arribado es la clásica: tratamos de impedir en todos los barrios el desarrollo de actividades económicas, y concentrar nuevos polos de desarrollo importantes bien ubicados respecto del transporte. Las grandes operaciones realizadas en París se han centrado sobre esta premisa.

Otro gran tema en París es el equilibrio entre el este y el oeste. Tradicionalmente, el oeste es la parte rica y económicamente más desarrollada de la capital, mientras el este es la más popular, con viviendas deterioradas y una concentración de viviendas de mala calidad. Esta preocupación es permanente en la política de planeamiento de París. Hemos tratado, al comienzo de los años '80, de tener un documento de ordenamiento específico para el este, que organizaba una coordinación entre todas las operaciones públicas y algunos desarrollos privados en la parte este. Este es un documento de planificación a largo plazo, cuya origjnalidad radica en que desde un enfoque muy antiguo de los problemas se comenzó a poner en el mapa la forma de los grandes espacios públicos, provocándose la mejoría de la ciudad alrededor de ellos.

Entonces, el tema del ordenamiento de París es forzosamente la valorización de un patrimonio excepcional. El patrimonio también es la preservación de los barrios históricos. Son barrios con documentos de preservación muy precisos, que indican las modificaciones permitidas en cada edificio. Todo un sector de la ciudad está protegido con este nivel de precisión.

Hoy, el tema del patrimonio se enfoca de otro modo, de una manera más amplia. Cada vez tenemos más pedidos de preservación de lo que se podría llamar un patrimonio local o común. Preservar su marco de vida es una demanda muy fuerte por parte de la población, y una parte importante de nuestro trabajo es desarrollar planes específicos en este sentido.

Una de las cualidades importantes de la ciudad es la homogeneidad de la silueta, que ha hecho decir a un arquitecto italiano que podríamos decir que la ciudad se hizo al revés: dentro de un volumen existente se armó la ciudad. Pero una de las preocupaciones de toda la reglamentación de urbanismo es preservar esta calidad.

El Plan de Ocupación del Suelo es el documento que administra la silueta del tipo de edificios que

se puede construir en la ciudad. El Arq. García Espil mencionó los cambios en el urbanismo desde los años sesenta. Estos cambios se pueden resumir como el retorno al respeto de los espacios públicos y a la silueta de la ciudad. En este documento sobre los edificios nos preocupamos mucho por la calidad de la arquitectura y tratamos de ver la posibilidad de tener creaciones contem-poráneas y de contar con una gran variedad en la expresión arquitectónica. La misma regla-mentación da la posibilidad de no hacer algo fijo sobre los modelos del pasado sino prolongar una de las cualidades que siempre tuvo París: ser una ciudad que vive con su época.

Un mapa de las grandes intervenciones públicas muestra siempre el predominio del este de la ciudad. Muestra también la voluntad de los poderes públicos de utilizar los terrenos que cambian de afectación para responder a los problemas mencionados, hoy presentes en París. Estos grandes terrenos son lugares donde se desarrollaron los nuevos barrios de viviendas, con una mezcla importante en el tipo de vivienda, son también los terrenos donde se desarrollaron las grandes operaciones económicas, son a menudo los terrenos donde se completaron las grandes redes de transporte y, sobre todo, los terrenos en los cuales se equipó a la ciudad a nivel local y también a nivel nacional e internacional, con equipamientos muy grandes, sobre todo culturales que, durante años, han sido noticia en las publicaciones internacionales.

Un ejemplo es el Parque de la Villette, en el noreste de la ciudad, complejo de equipamientos culturales y recreativos: museo, museo de ciencias, Escuela Nacional de Música, la Ciudad de la Música para representaciones, espacios de exposición y un gran parque.

Este trabajo sobre los grandes espacios ha representado desde hace quince años, cuatrocientas hectáreas de transformación: el 4% del terreno de la ciudad, si bien poco en superficie, consi-derable por las obras realizadas sobre dichos terrenos. El mismo tipo de desarrollo está en estudio para otros terrenos, pero uno de los temas a encarar es su creciente escasez.

No podemos separar estas políticas del tema de los espacios públicos, estén orientadas a transformaciones pequeñas o a gran escala. Está integrado a todos los proyectos y es parte de las primeras discusiones que se plantean sobre los planes de ordenamiento. Un ejemplo es la cuenca de la Villette, en el noreste de París. Esta cuenca industrial del siglo XIX fue transformada en un gran espacio de paseos y recreativo, cualificando y valorizando a los barrios que lo rodean, barrios que las

urbanizaciones de los sesenta y setenta habían desestructurado la trama urbana, y cuya recomposición era muy difícil.

Otro trabajo sobre los espacios públicos fue la recuperación del canal San Martín, que atraviesa la ciudad, para liberar el espacio para paseos. Sobre estos espacios se han realizado bicisendas y se ha restringido la capacidad de circulación de los automóviles, uno de los grandes debates actuales en París.

No se puede dejar de hablar de los Campos Elíseos, transformados desde hace años, donde se ha reducido considerablemente el estacionamiento, creando estacionamientos subterráneos y reordenando los espacios de las veredas.

Un nuevo proyecto muy importante es la revalorización del Sena, de transformación de los paseos, que esta en implementación desde el aspecto técnico. Este es un proyecto clásico en cuanto al mejoramiento de los paseos, pero innovador en cuanto a la idea de reducir los espacios de circulación para hacer estos paseos ribereños atractivos.

Otro debate central es la Plaza de la Concordia, donde se debe disminuir el sitio de circulación de automóviles. Hay dos proyectos. Uno consiste en suprimir la totalidad de la circulación sobre la Concorde, el otro el 70 u 80% del flujo circulatorio actual. Estos dos están actualmente en debate. Uno de los interrogantes en el debate sobre el ordenamiento de la Plaza de la Concorde es la concertación, con quién debatir sobre este tema.

Creo que los diferentes interlocutores que integran nuestra delegación son quienes están más fuertemente implicados en esta tarea para comentarla. El tema de la concertación es una gran preocupación para nosotros y sobre el cual estamos también en plena evolución. El sistema de concertación en Francia existe desde hace mucho tiempo. Tuvo un progreso muy importante a comienzos de los años '80, cuando las leyes de descentralización a nivel nacional fueron implementadas y la responsabilidad del urbanismo, antes en manos del Estado, se confió a los municipios.

Estos procedimientos tienen dos aspectos. Uno muy bien reglamentado por la ley: el de encuesta o consulta pública. Hay un modo reglamentario de consultar y, al mismo tiempo, las leyes están abiertas, y establecen que hay que asociar a la población desde el comienzo de estos proce-

dimientos, pero sin especificar cómo. La autoridad política debe encontrar la manera de lograr esa concentración. En París, se estimó que el marco de concentración reglamentario era insuficiente.

Al comenzar a conversar con la población, pensamos que es preciso desarrollarla más, ya que hay una demanda muy importante, sobre todo en París, donde los debates con los vecinos son difíciles: hay una presencia fuerte de los vecinos. Se vuelve aquí a un tema de equilibrio: encontrar el equilibrio entre las necesidades de la gran ciudad capital, por una parte, y las de los vecinos, que pueden tener una visión más conservadora, mas tímida sobre las transformaciones a realizar. Encontrar este equilibrio es uno de los debates esenciales, así como llegar al mismo tiempo a manejar eso con el acuerdo de la población. Este es un tema común para todas las grandes ciudades -París y Buenos Aires-.

Arq. Roberto Converti

SUBSECRETARIO DE PLANEAMIENTO URBANO GCBA

En el inicio de la gestión, hace tres años, un trabajo técnico expuesto mediante una maqueta virtual se proponía entre los objetivos estratégicos para la planificación urbana de Buenos Aires, comenzar a integrar sus partes de modo de permitir comprender a la ciudad de manera más completa en todos sus recorridos. EL proyecto "Buenos Aires y el río" significaba alcanzar una meta que se había impuesto en la historia, superar el darle la espalda al río. Buenos Aires no integra con su ciudad y su naturaleza.

El objetivo del programa "Buenos Aires y el río" está vinculado con la capacidad de ver más ampliamente la ciudad, y reconocer algunas situaciones centrales de la ciudad moderna. La planificación de la ciudad significaba poder integrar plenamente un programa de desarrollo urbano con lo que hoy también es una realidad gracias al trabajo de la Legislatura y del Ejecutivo de la Ciudad para dar forma a un mandato de la Constitución de la Ciudad Autónoma, el desarrollo del Plan Urbano Ambiental. En este momento están en marcha los estudios del Consejo del Plan Urbano Ambiental, que permiten comenzar a integrar de manera real lo que en un momento fueron proyec-tos,

programas y criterios en una planificación amplia, en un desarrollo que seguramente ha de aportar material trascendente para transformar a Bueno Aires y vivir mejor a partir del trabajo que están desarrollando los profesionales de la Secretaría de Planeamiento Urbano y del Plan Urbano Ambiental y la participación permanente a través de foros ciudadanos de los vecinos de Buenos Aires.
En este sentido, para generar correlatos con París, hay optimismo en cuanto a la posibilidad de transformar la ciudad a partir de programas de desarrollo creados bajo consenso ciudadano, bajo opinión participativa pero, al mismo tiempo, con un trabajo técnico serio y con obras.

Así como la maqueta virtual marcaba un sueño y una fantasía al inicio de la gestión, la Secretaría quiere relatar la posibilidad de haber concretado una serie de objetivos que establecen un paradigma dentro del modelo de gestión de la Ciudad Autónoma.

En 1996 el Dr. Fernando de la Rúa planteó como objetivo la relación entre ciudad y río, que el programa "la ciudad y el río" iba a ser, dentro de su gestión política, central en su gobierno. Este proyecto de transformación, al mismo tiempo de ser impulsado a través de la Secretaría de Planeamiento, autora de la planificación integral, tuvo pares fundamentales dentro del desarrollo.

La Secretaría de obras Públicas, Transporte y Tránsito como autor permanente de las obras y la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Regional como una constante usina de aporte sobre lo que significa el estudio ambiental y la participación estratégica en la gestión. Al mismo tiempo, existió la decisión política de crear el área de estudios de la ribera, dirigida por el Arq. José María Oliver, que a lo largo de tres años de gestión fue dando forma a una cantidad de oportunidades que han hecho posible que hoy el programa haya pasado una cantidad de etapas importantes para su gestión. Los estudios urbano ambientales han sido incluso monitoreados por el Banco Interamericano de Desarrollo, y han permitido construir la base para el crédito internacional que ha obtenido la Ciudad de Buenos Aires: casi cien mi-llones de dólares para este plan a través de un lapso extendido de tiempo, que progresivamente ha dado frutos, inclusive en aportes del Gobierno de la Ciudad.

Ha pasado un examen fundamental: lo que en algún momento fue una idea, hoy es prácticamente una obra, un lugar que ya usa el habitante de Buenos Aires.
En una visión ampliada, se comprende la trascendencia de la relación con el territorio en un aspecto espectacular de Buenos Aires: su naturaleza, su geografía, su río. Al mismo tiempo, la mancha e

concentración en el territorio marca la presencia de la ciudad de Buenos Aires como un nodo dentro de la organización del territorio.

Continuamente esta marca más densa de construcción, de ocupación, tiene una contraparte interesante con respecto a la calidad de la densidad. Esta densidad, cuando se transforma en un análisis socio - habitacional se hace inversa. El índice de densidad de habitantes con respecto a la ocupación es menor que el índice de ocupación por vivienda y por habitación dentro del territorio de la ciudad que las manchas negras que se pierden dentro del área periurbana, en la cual se sitúa un nivel de hacinamiento con respecto a la ocupación de habitantes. Esta relación entre densidad, habitación y ocupación del territorio, cuando ampliamos la figura del territorio metropolitano y queremos situar al relación de la ciudad dentro de un marco más amplio, deja ver cuán central fue para nosotros la creación del área de gestión de la ribera, la creación del programa "Buenos Aires y el río" y por qué, de algún modo, parece paradigmática la creación de programas de desarrollo que extiendan la tensión de la ciudad central y las relaciones que la vinculen con el territorio del área metropolitana global.

En ciertos esquemas que forman parte de la primera relación de estudio - análisis del diagnóstico del Plan Urbano Ambiental, las figuras de ocupación y extensión hacia el territorio metropolitano de la ciudad se presentan fragmentadas. Se observa claramente cómo algunas tendencias -las conexiones externas hacia la ciudad de Buenos Aires - puntos que demuestran la independencia y autonomía de la nueva centralidad de la ciudad, y manchas verdes que marcan la fragmentación de los espacios públicos de mayor trascendencia dentro del territorio. Quizá este sea uno de los datos centrales que el diagnóstico del Plan Urbano Ambiental está evidenciando. Buenos Aires es una ciudad con cierta homogeneidad y con cierta estructura ordenada y orgánica, pero sus partes necesitan una organización contemporánea que permita salir de la estructura tradicional de barrios a una moderna, mucho más integrada en la cual se vinculan las conexiones de transporte y tránsito con sus áreas residenciales, comerciales, administrativas y justamente el espacio público pase a ser central dentro de la estrategia de organización de sus partes.

En este marco de objetivos de este nuevo mapa, el frente costero es una pieza de exposición de este marco ideológico. Aquí, a diferencia de mapas anteriores, se observa la voluntad de que el espacio

público y las piezas centrales del transporte - tránsito en la relación norte - sur y este - oeste, comiencen a aparecer integradas entre sí y a crear una relación más criteriosa de las nuevas centralidades que la ciudad de Buenos Aires está promoviendo, y al mismo tiempo los espacios verdes y las nuevas vinculaciones de transporte y tránsito comienzan a crear un sistema entre las partes antes que una fragmentación como se explicaba anteriormente.

En este sentido, el procedimiento original que siguió la Secretaría de Planeamiento Urbano fue que, en la medida que el Plan Urbano Ambiental estaba siendo elaborado en términos legislativos, estaba recién fundando sus bases y trabajando criterios para poder crear, en determinado punto, una complementariedad de objetivos. Por ello, instaló cinco programas de desarrollo urbano que, sucesivamente en el tiempo, fueron teniendo una clara manifestación de hechos concretos, y dándole a la ciudad un tono progresivamente más integrado y que, seguramente, a través del tiempo y en la medida en que el Plan lo tome como referente también, se debatan mejores oportunidades de desarrollo de los espacios públicos, se concreten nuevas metas promovidas por el Plan Urbano Ambiental, esta primera idea de programa de desarrollo se transformará en una de las metas centrales de Buenos Aires 2000.

De los cinco programas instalados se destacan el de la Costa -Buenos Aires y el Río- y el de Av. Corrientes, que permitió el desarrollo integrado del área central y microcentro con su conexión con Puerto Madero, con el desarrollo de la zona del Abasto, del oeste y del Warnes, en cuya extensión continua se han dado polos estratégicos para el desarrollo de áreas degradadas y al mismo tiempo el conector fue una avenida estratégica con hitos dentro de la cultura urbana de la ciudad, que fue permitiendo integrar las partes al todo de la ciudad.

Este programa tiene su par en el de la Av. Rivadavia, que incluye la idea del enterramiento del ferrocarril Sarmiento para producir un corredor verde continuo que quiebre la relación de corte entre el norte y el sur de la ciudad y lo convierta en un todo integrado.

El casco histórico de la ciudad tiene un programa de desarrollo en marcha con una recuperación de áreas patrimoniales y de espacios públicos, con créditos concertados a través del Banco Ciudad.
La Secretaría de Medio Ambiente y la Unidad Ejecutora para la creación de la Corporación de Desarrollo del Area Sur, dirigida por el Arq. Enrique Fazio, está trabajando en crear una estrategia

para la zona sur bajo el mandato del Plan Urbano Ambiental.

Volviendo al sentido de integralidad, y considerando el frente costero de la ciudad como uno de los referentes de la relación ciudad - territorio metropolitano, el objetivo emblemático es poder crear este área como la de gestión de la ribera metropolitana, el primer curso de acción es dedicarnos al frente costero de la ciudad a través de un proyecto que desde el sur al norte tome áreas como la rambla de la Boca y su zona de influencia, áreas con problemas de inundaciones permanentes por lluvias.

La continuación hacia el norte partía de la recuperación e incorporación a la ciudad del parque natural de la Reserva Ecológica, integrada con el área de Puerto Madero en el área central de la ciudad. Cercano a él, el proyecto Retiro como un nodo articulador estratégico con el área central y con los espacios públicos del área verde costera, prácticamente la rambla integral con el área norte, en el límite con la Gral. Paz y Vicente López, que se extiende en más de 150 ha de parque público y verdes costeros (Triángulo del Este, Parque Mirador, Parque de la Ciudad Universitaria) recuperación de la Costanera Norte, con la incorporación a la ciudad de las zonas hoy concesionadas.

Comenzando el recorrido en La Boca, el Riachuelo y su frente costero y rambla, con la incorporación de 160 manzanas dentro del Plan de Desarrollo Urbano, en el cual una vez saneado el problema de las inundaciones, la intención es una renovación integral del espacio público afectado durante años por el deterioro de La Boca.

Aquí se incorporó al saneamiento ambiental el control de todo el frente costero a través de un trabajo con elevaciones de la cota de nivel de borde y una operación de ingeniería hidráulica en el sistema de ingreso y egreso de aguas. Un factor fundamental de este plan fue convertir la ingeniería hidráulica en un factor de transformación de la calidad del espacio público, teniendo en la rambla costera la posibilidad de comenzar a dar a un espacio degradado la virtud de un paseo diseñado, cuidado, ofreciendo calidad urbana en un espacio público.

Otro objetivo de la rambla costera era integrarla, por su diseño, con la de Puerto Madero, zona que se ha transformado en los últimos años en una nueva postal de Buenos Aires. Allí ha culminado el desarrollo del sector oeste y, a través de las normativas aprobadas a partir de 1997 en la Legislatura para el sector este, se dio lugar desde 1998 al inicio de obras en dicho sector.

El sentido de organización que Puerto Madero ha brindado al centro de la ciudad de Buenos Aires ha permitido crear una serie de proyectos, como el área de San Telmo - Montserrat, integrándose ya a Puerto Madero.

El Gobierno de la Ciudad ha presentado al Gobierno Nacional el proyecto de la Autopista Subterránea frente a los diques para la conexión norte sur de la ciudad.

También es pieza fundamental la renovación en esta zona, no solamente del espacio público, sino de las infraestructuras de transporte y logística de la ciudad, dado que esta zona es uno de los corazones estratégicos en su capacidad funcional.

El proyecto Retiro incluye la renovación de estructuras, la conexión del área ferroviaria y del área vial al puerto, la conexión del área vial en la relación norte sur, la creación de una nueva estación en este modo integral entre ferrocarril y transporte automotor de corta, media y larga distancia, la transformación de la actual estación Central en centro de exposiciones y la creación de un gran parque dentro de las casi 80 ha que comprende todo el proyecto Retiro. Es fundamental en este proyecto la relación entre el área ferroviaria y el puerto, así como la posibilidad de ligar con él las autopistas, la relación de ordenamiento de la autopista subterránea por Puerto Madero y la conexión entre la estación de trenes y la terminal de micros con la zona norte y sur de la ciudad.

También lo es la relación de la nueva cuña verde en la zona que hoy ocupan contenedores y depósitos ferroviarios subutilizados, la creación de una estación ferroviaria moderna enlazada a los subterráneos, para la relación norte - sur y este -oeste de la ciudad, y al mismo tiempo la cercanía de esta nueva estación ferroviaria al área portuaria, al área ribereña y a esta nueva vinculación del puerto con la ciudad.

El proyecto integral de los parques ribereños sigue la relación de parques lineales del área norte, de los de Retiro y de los interiores de Puerto Madero, la reserva Ecológica, la Rambla de La Boca y, hacia el sur, la posibilidad de crear una rambla continua de todo el borde del Riachuelo con el saneamiento de éste, tanto desde la costa de la ciudad como de la provincial, enlazándose con el Parque Almirante Brown.

La posibilidad de desarrollar estos programas, tema estratégico para el Plan Urbano Ambiental, al

mismo tiempo ha brindado la oportunidad de trabajar desde la Secretaría con la Universidad de Buenos Aires, como consultores.

Otro de los puntos destacables de estos programas es la concertación ciudad - ciudadanía en su concreción. Que desde el Gobierno se pueda escuchar el pedido permanente de los ciudadanos y darle respuesta técnica calificada, trabajar en la planificación urbana con una visión estratégica, es fundamental.

Preguntas y respuestas

DOMIGO DEL AGUILA

A la delegación de París, ¿cómo se encara la recolección selectiva de residuos, incluso desde el punto de vista del saneamiento de la ciudad? ¿Qué relación hay entre saneamiento y planeamiento urbano?

ARQ. STARKMAN

Las cuestiones de limpieza necesariamente significan calidad urbana. El mantenimiento de la ciudad hoy en día es un tema muy importante, porque por un lado hay dificultades para realizarla, y es una demanda muy urgente de la población respecto a la calidad de la vida cotidiana. Es, además, parte del Plan Director que se aplica en Francia. En cuanto a los residuos domiciliarios, se realiza la recuperación de la basura a través de lugares de incineración, coordinado con un sistema de desplazamiento en vertederos de algunas basuras. En Francia, las leyes están siendo modificadas en este momento; las posibilidades de llevar la basura a los vertederos está disminuyendo, sobre todo la posibilidad de llevarla a lugares muy remotos, distintos de aquellos en que se generó, por lo cual la operación de recolección y tratamiento de la basura es parte del esquema de ordenamiento territorial. Es uno de los grandes a enfrentar.

ARQ. GARCÍA ESPIL

En la ciudad de Buenos Aires, la Constitución del '96 ha modificado la idea según la cual los temas ambientales y los urbanísticos se consideraban por separado. Hoy en día no hay posibilidad de pensar en una ciudad si no se plantean desde el urbanismo los resultados ambientalistas. Del mismo modo, no hay posibilidad de tratar los temas ambientales abstrayéndose de la realidad urbana. Hasta la autonomía de la ciudad, no existían normativas ambientales. En este momento, además del Plan Urbano Ambiental, está aprobada y reglamentada la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental, y hay otra ley, ya votada en la ciudad, sobre residuos patogénicos hospitalarios. También está en tratamiento en la Legislatura la ley de residuos especiales e industriales. Hay una legislación sobre

recolección de residuos domiciliarios para realizar gradualmente la clasificación de residuos, de modo que estamos trabajando sobre los residuos a diferentes escalas del problema.

HOMBRE DEL PÚBLICO

Acerca de la reglamentación sobre espacios libres en Francia

RESPONDE LA ARQ. PETERMÜLLER

En Francia, los espacios libres en las ciudades, ya sean privados o públicos, verdes o no, generalmente están protegidos por una reglamentación. Los espacios públicos ajardinados también están protegidos, y no se puede construir en ellos. Incluso los privados ajardinados pueden protegerse mediante el plan de Ocupación del Suelo. Otra forma de protegerlos es prever mediante reglamentaciones una densidad variable según los distintos barrios de la ciudad. Por otra parte, es difícil prever una ciudad sin construir, una vida urbana o económica sin una cierta densidad. Por lo tanto, si bien tanto en Buenos Aires como en París tenemos instrumentos jurídicos a fin de proteger los espacios libres y los ajardinados, sigue siendo un equilibrio deseado entre el espacio agradable para vivir y la densidad deseada. En París, y también en otras ciudades francesas, todas las grandes operaciones realizadas en terrenos ferroviarios y ex terrenos industriales, sirvieron siste-máticamente para crear espacios libres y ajardinados así como equipamiento público.

DR. MOLINA QUIROGA, ABOGADO MENDOZA, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS DE LA CIUDAD

En Mendoza hay una región metropolitana que, dado que la ciudad es parte de la ruta elemental de integración en el Mercosur, ha tenido una explosión de desarrollo económico y comercial vinculado con el fenómeno de transformación urbana. Han aparecido varios shoppings. Paralelamente, con la privatización de los ferrocarriles, han quedado grandes espacios públicos vacantes, para cuyo desarrollo tenemos proyectos opuestos: equipamiento social o comercial -shoppings-. ¿Cuál sería la actitud correcta?

RESPONDE EL ARQ. STARKMAN

Depende de las escala de que se trate. Creo que el tema de los grandes centros comerciales es un impacto sobre el desarrollo de las ciudades, y se presenta tanto en Francia como en Argentina y con las mismas cadenas: en la región parisina hubo un gran desarrollo de los hipermercados, por las

necesidades de contar con comercio -hace treinta años se consideraba que al región parisina estaba subequipada en materia de oferta comercial. Este gran desarrollo provocó algunos problemas sobre la periferia de la región. Y modificó el equilibrio económico y el funcionamiento de algunas ciudades. El dispositivo de control que existe desde hace años en Francia, hoy ha sido reforzado. Éste dispone que todo establecimiento de un comercio debe ser autorizado por una Comisión a nivel de Departamento que reúne a políticos y representantes de la economía. Esta Comisión tiene el derecho de veto sobre las nuevas instalaciones comerciales, con una posibilidad de apelar en caso de desacuerdo a una estructura nacional.

En París, la Municipalidad tiene aún mayores restricciones. El alcalde y los concejales nunca han permitido la instalación de hipermercados dentro del territorio municipal, con lo cual no hay desarrollo de este tipo de comercios allí. Hay algunos supermercados importantes, pero hay una protección del comercio interno de la ciudad. Esta actitud provocó, a su vez, una respuesta sistemática de los planificadores del comercio, que se instalaron en los límites, sobre el borde exterior. A la vez tenemos un efecto protector para el comercio dentro de la ciudad, con una posición política muy fuerte, pero al mismo tiempo un efecto desestructurante: el comercio al otro lado del límite produce el mismo efecto sobre el comercio interno tanto de París como de las comunas adyacentes donde se ubican los hipermercados. Hay dudas sobre si esta situación actual es buena, si no debería flexibilizarse la posición.

Desarrollo de los paneles

Robert Samut

LA RATP Y EL ORDENAMIENTO URBANO DE PARÍS

LA NUEVA LÍNEA METEOR

La RATP es una gran empresa de transportes que hoy opera tanto los autobuses como tranvías, subtes y RER -Red Expresa Regional-. en la zona parisina, lo que representa más de tres mil millones de viajes por año. Tenemos cuarenta mil empleados y nuestro presupuesto es de veintitrés mil millones de francos -una gran empresa de transportes-.

¿Por qué la RATP está presente en este coloquio?

Desde hace más de diez años, el plan estratégico de la empresa se llama "La RATP como actor de la ciudad", lo cual significa que hace ya diez años se brinda calidad de servicio, puntualidad, imaginación y, a la vez, existe la voluntad de ser socios eficaces y competitivos dentro del desarrollo urbano en relación con quienes toman las decisiones políticas.

En Francia el transporte es un servicio público, esto significa altamente subvencionado por el Estado, tanto nacional como de cada departamento o jurisdicción.
La exposición se concentrará primero en el tema de los transportes, y luego en las soluciones en materia de desarrollo urbano, tanto sobre los terrenos vacantes como sobre los demás elementos de desarrollo.
En Francia, hay una política que cada seis años permite reunirse a los responsables de la programación para los años venideros. A fin de 1999 se firmará un contrato que abarcará los próximos seis, decidiendo las inversiones a realizarse en materia de transporte en la región parisina

-Ile de France- y para el resto del país.

¿Cuál es la situación en la región parisina?

Podría pensarse que el transporte en Ile de France es eficaz. Esto es cierto, pero la movilidad de la población está en aumento y el segmento de mercado del transporte público está cayendo, apelándose preferentemente al automóvil para desplazarse.

Como empresa de transporte, proponemos estrategias a los políticos, brindándoles nuestras observaciones sobre el desarrollo de los transportes en la zona parisina.

En nuestra región han aparecido desfasajes importantes: a nivel espacial, temporal y cultural. En cuanto a los espaciales, París intramuros es una de las capitales mejor servidas por el transporte público. En este sentido, París está a la cabeza en cuanto a frecuencia y calidad. Pero los barrios periféricos y la Ile de France, están muy mal servidos en comparación con las áreas metropolitanas de otras grandes capitales. En cuanto al desfasaje temporal, la movilidad en Ile de France está caracterizado por una desincronización creciente entre los ritmos de vida y los transportes. La ciudad hoy vive 24 horas por día, y nuestro sistema de transporte no está adaptado a ese modo de consumo. El desfasaje cultural se hace evidente con las exigencias de una mayor autonomía por parte de la población, a la que las empresas de transporte deben responder. Estas demandas provienen de ciertos grupos -jóvenes, ancianos- que no tienen las mismas necesidades que la mayor parte de la población. Así, para los próximos diez o veinte años se deberá definir un nuevo sistema de accesibilidad para el transporte público.

El sistema debe ser también solidario: en las áreas periféricas de París hay zonas muy ricas, junto a otras muy pobres, y el transporte debe considerarlo. También debe participar en la lucha contra la pobreza. Del mismo modo, en ecología urbana, en los próximos veinte años grandes capitales como París deben responder a estas necesidades y hacer que se mejoren las condiciones económicas de la metrópolis francesa.
Así, se llegó al concepto de red para el transporte público en la zona parisina. En su centro está París, luego un primer anillo de 13 km de ancho, donde en un 5% de territorio regional de la zona se concentra el 50% de la población y casi el 60% de todos los empleos. La propuesta es atender los

requerimientos en los lugares necesarios, mejorando el servicio, llegando a puntos de atención o paradas cada 1000 m y en los lugares apropiados, sea para el metro, para el autobús o el tranvía.

La preparación del segundo plan es algo más complicado. La estructura de la oferta de nuevas líneas para mejorar el transporte es circular, con la idea de dar a estas zonas de alta densidad una calidad de servicio que hoy no tienen, y debería mejorarse en los próximos diez años.

En el duodécimo plan se establece varias propuestas: un gran tranvía -propuesta de estructura de desplazamiento sobre la base de tranvías. En la región parisina, como en muchas ciudades europeas, el tranvía es una de las herramientas principales para el desplazamiento de personas porque es más económico que el subte -la relación es de 1 a 10-, y se ha constatado que es un medio de transformación eficiente que acompaña otras políticas urbanas. La estrategia entonces para los responsables políticos tanto como para las empresas de transporte es armar un gran tranvía, un elemento circular de transporte -conectado con otro medio- y sistemáticamente habrá interfases con líneas de subte o de autobuses que circulan por la zona. También se prevé la prolongación de algunas líneas de subte, aunque no demasiadas y, luego, la red principal de Autobuses.

Para la RATP , es una revolución poder decir que, si no se tienen en los próximos diez años los medios para hacer un transporte pesado, será imperativo construír redes de autobús de suficiente calidad como para que sean tan atractivos como los demás medios de transporte.

Se ha propuesto a los poderes públicos que se otorgue una recalificación para la región parisina a 35 o 45 líneas de autobuses, trabajando sobre 60 polos. Los polos son los sitios donde hay transporte y animación. RATP quiere, junto con otros actores económicos, ser parte de quienes creen estos polos o lugares centrales de intercambio que formen parte del paisaje urbano de la región parisina. El costo de esta red de autobuses es diez veces menor que el posible costo del tranvía.

La idea es, junto con otros actores, movilizar grandes fondos para movilizar la ciudad, pero las principales acciones estarán localizadas en la periferia de París, ya que el casco céntrico está muy bien servido.
Uno de los problemas mayores en la red de transporte parisina es la seguridad, tanto en cuestiones técnicas como de agresión del público, que deberá ser atacado en conjunto con la policía.

Con respecto a la cuestión patrimonial, a partir de 1990 se liberaron en el casco urbano de París,

10 ha, que fueron objeto de un protocolo firmado entre el Estado, la ciudad e París y RATP, donde se establecían las condiciones en las cuales estos terrenos serían asignados -qué construir, quiénes serían los developers, quién recuperaría el producto final de la operación-. Hoy, el programa está completo, habiéndose realizado dos grandes operaciones. Estas operaciones se dificultan actualmente porque ya no hay terrenos totalmente libres y, para liberarlos, hay que reubicar lo existente allí. Para concretarlo, son precisas negociaciones complicadas desde todos los sectores intervinientes.

Arq. Marcel Bajard

SNCF SOCIEDAD DE FERROCARRILES DE FRANCIA

SNCF es una empresa nacional de ferrocarriles creada en 1926, que en 1980 pasó a ser una empresa pública con vocación industrial y comercial. Sus relaciones con el Estado se rigen según la ley de orientación de los transportes internos en Francia, que permite fijar de manera trienal los objetivos que el Estado establece para dicha empresa.

Esta empresa nacional es a su vez dueña de todos los terrenos ferroviarios, tanto de los espacios con vías como de las estaciones, y es la segunda propietaria de tierras den Francia después del Ejército.

A partir del '98 ha habido una modificación, en parte debido a la legislación común europea, que obliga a los estados de Europa a que sus empresas de transporte estén divididas en dos segmentos: uno dueño de los elementos inmobiliarios y otro operador del transporte. Se creó entonces un nuevo organismo público, RFFE -similar al ENABIEF de Argentina-, propietario de las vías férreas, mientras la SNCF sigue siendo el operador, y dueño de las instalaciones de las estaciones y de las propias estaciones.

En última instancia es el Ministerio de Finanzas, a través de la Administración de Tierras Públicas, quien fija el monto y controla las transacciones

Dentro de SNCF hay un estudio de arquitectura y urbanismo que trabaja con los ingenieros de la empresa.

El objetivo de esta charla es evocar la relación entre arquitectura, ciudad y transporte, elementos vinculados por relaciones muy fuertes. Como en el siglo XIX, en que el tren llegaba a las ciudades, esto modificó el equilibrio existente, tanto en el territorio como en la ciudad. Actualmente, una serie de oportunidades permiten pensar que el transporte puede contribuir a reorganizar la ciudad de mañana.

En París hay seis estaciones grandes: Montparnasse, las dos estaciones del norte y del este, Saint Lazare, la de Lyon y la de Austerlitz. Hay realizaciones y proyectos en cada una de ellas.

La primera operación se ubica en Montparnasse, con un edificio del siglo XIX demolido en los 80 para llevar a cabo una gran operación inmobiliaria, vendiéndose los terrenos varias veces, hasta llegar a incrementar su valor diez veces. A raíz de esto, y para poder controlar la evolución, la empresa de ferrocarriles decidió contar con elementos de ordenamiento. En los 80, con la declinación del tren y el incremento del uso del transporte aéreo, se decidió demoler la estación. La llegada de los trenes de alta velocidad obligó por razones técnicas a modificar los interiores de la estaciones, afectando a la de Montparnasse. En 1980 se cambió su imagen, con una fachada clásica y, para mejorar el contacto con la ciudad, se demolieron elementos construídos diez años antes, de modo de lograr que desde la estación se viera la ciudad y viceversa, así como para hacer más legible el conjunto de estos espacios, hacer los circuitos más cómodos, comprensibles e iluminados para el viajero. Un gran jardín público forma parte del complejo.

Junto a esta operación, SNCF disponía de algunos terrenos pequeños, en los cuales la Sociedad de Ordenamiento permitió construir algunas viviendas conservando las instalaciones técnicas existentes.

En un contexto diferente, se operó en la estación del Norte. El hecho generador aquí fue la llegada de los trenes de gran velocidad europeo, que une Londres, Bélgica, Holanda con Francia y necesita estructuras técnicas y de seguridad. Se trabajó sobre un excelente edificio histórico, con el interior muy deteriorado. Se produjo aquí una confrontación entre el patrimonio histórico y las exigencias de la modernidad, yuxtaponiéndose a la boiserie del siglo XIX elementos ultramodernos que permiten al viajero encontrar elementos simples y legibles a plena luz. Esto dio ocasión para rehacer un trabajo de rediseño de los elementos de arquitectura y mobiliario inspirándose en la calidad de aquellos elaborados en el siglo XIX, sin copiarlos.

Para vincular las estaciones del Norte y del Este con Saint Lazare, se ha construído una línea de subterráneo de 1,6 km. Esto dio oportunidad de trabajar con arquitectura subterránea, en la estación Magenta, cuyos andenes está a 30 m bajo el nivel de la vereda y, sin embargo, cuentan con iluminación natural, trabajada conjuntamente con luz artificial.

Para Saint Lazare, estación en la cual acostumbraba a pintar Monet, se ha elaborado un proyecto de remodelación, aún no realizado. Hoy, Saint Lazare recibe 5 millones de viajeros al año, siendo una proeza que con sus condiciones, puedan operar los trenes actuales. La idea del proyecto era encontrar nuevos servicios -tanto relativos a los transportes como comerciales-, con transparencias a partir del hall central y mejorando la relación entre la estación y la ciudad.

Lyon, por su parte, está dedicada al tráfico de líneas de larga distancia. Se realizaron algunas refacciones en los '80, con la llegada de los trenes de alta velocidad, incluyendo galerías subterráneas. Aquí la refacción apunta a obtener una lectura más clara de los circuitos y articular la operación de la estación, con una nueva ala, sobre el ZAC vecino. La explanada adquirirá la dignidad de una plaza parisina, mientras actualmente está convertida en estacionamiento espontáneo.

Austerlitz, hoy muy degradada con estacionamientos, queda enmarcada por su ubicación frente a la Biblioteca de Francia, en el Plan de la Rive Gauche.

Considerando a los transportes como el porvenir de la ciudad, es importante concebir los proyectos de transformación urbana en estrecha vinculación con los de transporte.

Jean Christophe Lynch

SEMAPA - PROYECTO PARÍS RIVE GAUCHE

Desde hace años, en Francia se cuenta con un instrumento específico para implementar la política de vivienda y ordenamiento territorial. Son empresas de economía mixta, de derecho privado, directamente controladas por las colectividades de las cuales dependen. A pesar de su nombre, se trata de servicios públicos, son empresas creadas para una operación dada y para implementar una

política previamente indicada.

SEMAPA se creó en 1985 sobre las ruinas de otra sociedad de economía mixta, cuya necesidad de existencia había desaparecido. Su capital estaba conformado principalmente por la ciudad. En 1988 se comenzó a elaborar un proyecto sobre 70 ha adyacentes a la estación de Austerlitz.

Entre 1989 y 1990 la ciudad concretó estudios técnicos para asegurarse que las ideas elaboradas eran realizables. Así, en 1991 se elaboró el plan de ordenamiento de la zona, acompañado de la reglamentación y un contrato de concesión que confía a SEMAPA la realización de este ordenamiento, junto con un convenio tripartito entre la ciudad, la SEMAPA y la empresa de ferrocarriles, intentando solucionar las adquisiciones del terreno y el destino de las vías del ferrocarril. Estos documentos son bastante flexibles, y pilotean la operación durante todo su desarrollo.

Como reglas generales del plan, se trazó una gran avenida entre la estación de Austerlitz y en el extremo de la operación, que estructura todo el ordenamiento, se crean vías transversales y se colocan las oficinas en la zona central, bajo las vías del ferrocarril, y en las laterales, cercanas al Sena y al tejido existente.

Este desarrollo, que se inscribe dentro de un esquema general de ordenamiento del sudeste parisino, está destinado a equilibrar París, balanceando la cantidad e oficinas entre este y oeste. Es un polo de servicios, con 900,000 m^2 de oficinas, 500.000 de viviendas, la Biblioteca de Francia y una universidad. Otro elemento ordenador es la estación con llegada de los trenes de gran velocidad. La nueva línea de subtes, Meteor, también llegará hasta esta zona. Se recurrirá a técnicas nuevas, incluso a la evacuación de residuos por sistemas automatizados.

En cuanto a la concesión, la ciudad confió ésta a la SEMAPA. Esta concesión es amplia, el mandato para esta empresa de economía mixta es total, recibe la responsabilidad, la iniciativa, y la ciudad mantiene el derecho de un control riguroso y a la aprobación en cada etapa del proyecto.

Entre 1991 y 1995, se llevaron a cabo obras de infraestructura, que avanzaron lentamente, mientras las ideas sobre ordenamiento fueron evolucionando. Una mayor sensibilidad del público hacia la conservación del patrimonio hizo necesario repensar algunos términos de la operación.

Esto es ejemplo de que la profesión, sobre todo en el campo del urbanismo, ha cambiado desde fines de los '80. Hoy, hay que repensar mecanismos que parecían conocidos: en tal sentido, es importante que el plan de ordenamiento de la ciudad sea flexible. Fuerte en las líneas principales, con grandes directivas, pero lo suficientemente flexible como para aceptar correcciones sobre la marcha.

Desde el aspecto financiero, la profesión debe incluir la negociación, de coordinación, es preciso escuchar a todos los actores, funciones para las cuales no estaba preparada la profesión de los años 80.

Vista hoy esta operación, quizá sería aconsejable dividirla en tres o cuatro etapas, de modo de hacerla más manejable, y no atarse a un proyecto tan amplio.

Arq. Dominique Petermüller

APUR

Los ejemplos de las reconversiones en marcha en París fueron elegidos por un criterio de escala, -similar a los estudiados en Buenos Aires-; por el manejo inmobiliario -los terrenos pertenecían a la ciudad -o fueron comprados a la SNCF o a la RATP-, la cual decidió desarrollar la zona junto con la ciudad de París.

FASES DE DESARROLLO DE LA ZONA

La primera fase de desarrollo fue la de concepción del proyecto, la segunda, de las obras. En cuanto a la primera, se plantean tres grandes temas: por un lado, los estudios técnicos en sus distintos niveles, las etapas a seguir dentro de ellos, los diferentes niveles administrativos y políticos. Los grandes proyectos de reconversión son lanzados oficialmente a través del Consejo de París, como instancia política.

Los objetivos son generales para la ciudad y aplicables a todos los terrenos. Hay que responder a la política de vivienda -según la norma, en cada operación debe haber un tercio dedicado a la vivienda social, un tercio a la media y un tercio a la privada-, dotando a la ciudad de un mixed use, con

diferentes actividades.

Sobre los grandes espacios se creará una prolongación del barrio, no una ciudad dormitorio. La idea es que la gente no solamente duerma, sino también trabaje allí durante el día. Para ello, se lo dota de escuelas, jardines, elementos culturales, dependiendo de la situación, el tamaño del terreno, de lo ya existente. Sobre cada terreno se requiere la aprobación del Consejo de París, en cuanto al sitio y objetivos. Luego se desarrollan los estudios técnicos de factibilidad. Al mismo tiempo, el Consejo de París lanza una concertación -obligatoria desde 1985- para el público y los vecinos de la zona. Se presentan las propuestas técnicas en audiencias públicas, que muchas veces resultan en estudios y modificaciones a los proyectos, elaborándose reglamentaciones, que tendrán fuerza de ley.

El proyecto elaborado vuelve al Consejo de París, y se lanza la convocatoria a la audiencia pública. La ley establece qué elementos deben someterse a la audiencia pública: el fundamental es el estudio de impacto. La audiencia está dirigida por el comisario encuestador, elegido por el Ministerio de Justicia. Esta persona debe poseer conocimientos técnicos y ser capaz de escuchar, llevar adelante el debate, ser independiente de cualquier asociación de gobierno y del medio profesional.

Generalmente esta función es cumplida pro técnicos jubilados. Debe entrevistar a la gente y registrar sus opiniones por escrito en un documento con páginas rubricadas. Al finalizar la audiencia pública -de 45 días aproximadamente- el comisario encuestador eleva su informe considerando las opiniones recogidas.

Terminada la audiencia, todo vuelve al Consejo de París para la aprobación del programa y el presupuesto provisorio. Recién allí comienzan las obras que, en terrenos de 10 a 12 ha, se dividen para su ejecución.
Cuando estos terrenos se venden, las consignas sobre lo que debe realizarse en ellas en términos arquitectónicos y urbanos pasan a los compradores. Por lo tanto, la coordinación es fundamental para lograr el éxito del operativo.
En cuanto al seguimiento del proyecto, la población misma participa de las reuniones de trabajo para ver el seguimiento de las obras.

La gran diferencia entre los años 85 y 95 en la práctica cotidiana de la profesión de urbanistas, es la importancia cada vez mayor de la concertación, el hecho de que está enmarcado dentro de la ley, y el

proceso por el cual dentro del presupuesto se piensa en establecer equipamientos gracias a la venta de terrenos destinados a la vivienda privada y a los locales comerciales, punto muy importante del plan.

Arq. Pierre Micheloni

APUR

ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD EN EL PROYECTO DE REUILLY Y BERCY

Dentro del procedimiento de los ZAC, la gestión de los proyectos -diseño, composición- dominan desde la forma urbana hasta la realización en el sitio.

En los proyectos se distinguen tres etapas. La primera es la elaboración del proyecto urbano: parte del sitio, con la idea del programa y la elaboración de la forma urbana. La segunda es el procedimiento, la elaboración de documentos reglamentarios que permitirán la realización de la obra. Los principales son: el plan de ordenamiento de la zona, que rige la forma urbana, y la reglamentación que fija las condiciones de construcción de las nuevas operaciones, fase que se extiende un año. La tercera abarca la decisión desde la forma urbana hasta la arquitectura, tanto de los edificios como de los espacios públicos.

La gestión de los proyectos en París tiene cuatro especificidades:

1 Proyectos urbanos: decide la ciudad de París, junto con las empresas de economía mixta responsables del ordenamiento y el APUR -quien se encarga de la realización del proyecto con las demás direcciones de la ciudad y empresas-. El APUR, al intervenir tanto en el inicio como al finalizar el proyecto, conserva la memoria del mismo, básica al intervenir en la ciudad.
2 Coordinación arquitectónica
3 Consultas: la ciudad y las direcciones elaboran el proyecto, pero se consulta a urbanistas y paisajistas exteriores para enriquecer la propuesta.
4 La participación de los arquitectos:

Reuilly y Bercy

Reuilly es un nuevo barrio desarrollado en el distrito XII, sobre un terreno de 12 ha totalmente libre

de construcciones pero inmerso en la ciudad. Uno de los puntos a solucionar era la comunicación entre ese territorio rodeado por grandes edificaciones en sus bordes, con el resto de la ciudad.

La idea era un barrio de uso mixto -viviendas, comercios y oficinas-, y un gran jardín público a la escala del barrio. La propuesta consistió -tanto en Reuilly como en Bercy- en articular el proyecto alrededor del jardín, elemento estructurante del nuevo barrio.

En Reuilly el programa incluye 1000 m^2 de viviendas, 5000 m^2 de oficinas y una escuela, rodeando un jardín de 1,5 ha con el cual todo guarda comunicación, y equipamiento local. Una monumental alameda acompaña el proyecto.

El Plan de ordenamiento de Zona -PAZ- siempre da las formas esenciales urbanísticas, los espacios libres y públicos. En cuanto al espacio privado, establece los porcentajes para vivienda, oficina, actividades industriales, equipamientos y jardines, y las alturas de construcción. Pero no establece las subdivisiones en parcelas, la forma arquitectónica de los edificios ni el tratamiento preciso del espacio público.

El trabajo que luego se realiza sobre la tipología permite pasar de la escala urbana del barrio a la escala arquitectónica de sus componentes.

Al contrario que en Reuilly, muy edificado, en Bercy el terreno estaba rodeado por las vías férreas. Debió así plantearse un barrio autónomo, organizado también en torno a un parque abierto hacia el Sena, que estructura los tres grandes programas sobre el río. Los primeros dibujos de Bercy comenzaron en octubre del 74 y en el 99 se están terminando las obras.
Los dos puntos identificatorios del proyecto de Bercy son el Palacio Polideportivo del 78 y el Ministerio de Finanzas, decidido en 1981. Paralelamente, continuó en el APUR la reflexión sobre la forma a largo plazo del nuevo barrio y la posición del jardín. Para organizar Bercy, se consultó a tres equipos.

Ninguno resultó vencedor, realizándose una síntesis de lo propuesto. Estas consultas permiten enriquecer las propias ideas mediante la participación de profesionales externos al APUR. Se definió así el jardín de 2 ha con el conjunto del barrio abierto hacia el centro y sur.

En 1987 se lanzó un concurso europeo para el diseño del parque de Bercy. En la primera etapa, de

ciento cincuenta trabajos presentados se seleccionaron diez equipos. Con un programa mucho más preciso, de estos surgió quien finalmente lo construiría. Este eligió una trama ortogonal sobre la de los antiguos depósitos de Bercy, superponiendo los trazados del anterior Bercy con los del nuevo barrio.

Una de las primeras elaboraciones en el programa fue el espacio público. A partir de él, se continuó con el resto del conjunto, dentro del cual hay 2.300 viviendas, sobre las cuales trabajaron 35 equipos distintos de arquitectos.

Arq. Roland Schweitzer

COORDINADOR DE LA OPERACIÓN REUILLY

Al analizar el Plan de Ordenamiento de Zona -PAZ en francés-, se ve que los datos urbanos existen y que su equilibrio es positivo. Dentro de las definiciones de este plan de urbanismo, no hay una técnica de islotes como fue usual en otros casos en París. En cambio, hay frentes construídos y elementos internos sobre un patio de servicios.

En los datos relevantes del programa figuran edificios existentes de los años '60 -viviendas sociales-, construcciones de la SNCF, y edificios sobre la calle con vista también hacia el fondo.

Tratando de ver los componentes del paisaje urbano, se los definió y describió teniendo en cuenta las consultas realizadas a profesionales antes de la intervención. De aquí surgió el documento ordenador para los profesionales y constructores intervinientes.
Para facilitar el trabajo de los arquitectos, se desarrolló para cada uno de los lotes una lista de condiciones que retoma las definiciones implantación y volumetría, fachadas, los puntos más importantes de tratamientos particulares, accesos, estacionamientos, espacios libres de las edificaciones, así como la coordinación específica - problemas de un proyecto en particular y su contacto con los proyectos vecinos-.

Arq. Pierre Paulot

SEMAEST

Empresa de economía mixta de ordenamiento de París, creada en 1983 para realizar las operaciones en el distrito XII, en el este de la ciudad. Reuilly fue la primera operación de esta empresa, y Bercy la segunda.

SEMAEST partió del documento fundador de la zona de ordenamiento, que definió toda la exigencia sobre espacios públicos y privados, la distribución entre espacio público .jardines, parques o plazas, con circulación vehicular o peatonales, y sus dimensiones, así como los los espacios privados, alturas, alineamientos sobre la calle y profundidad. Una vez aprobado el expediente con este documento ordenador por el Consejo de París, la SEMAEST comienza su intervención.

Aprobado este documento, se designa un arquitecto coordinador. En el caso de Bercy se nombraron tres equipos, distribuidos por zonas. Es función de coordinador la interfase con los demás arquitectos intervinientes y con el director del ordenamiento. La segunda figura está conformada por el coordinador y el promotor, pareja designada directamente por la ciudad en acuerdo con el promotor y el director, o por concurso.

La tercera figura son los servicios de la ciudad que aseguran el rol de permanencia, son el APUR, la Dirección de Ordenamiento Urbano de París. Por último, el Director del Ordenamiento coordina todo el conjunto y crea un clima de confianza entre todos los actores.

Los procedimientos son de dos tipos. Primero, el de base es el Plan de Ordenamiento de la Zona, luego los expedientes de desarrollo del PAZ con especificaciones sobre el conjunto en materia de arquitectura para cada lote y, más tarde, el seguimiento de la elaboración del proyecto. El equipo de arquitectos promotores realiza su propuesta bajo el control del director del ordenamiento, hasta conseguir el permiso de construcción. La función del director del ordenamiento es dar la autorización a cada pareja de promotor - arquitecto cuando se estima que el proyecto está definido para empezar a construír.

El control llega hasta la ejecución de los trabajos. A cada arquitecto se le pide la presentación de un prototipo de los materiales de la fachada in situ, que debe recibir el acuerdo de todos los actores intervinientes.

El conjunto de estos actores y procedimientos se integran en el momento en que se designa al promotor. Todos estos procedimientos, para que el resultado arquitectónico esté garantizado, se integran en el momento de cesión de los derechos de construcción al promotor. Esta cesión es de dos tipos: lote público para vivienda social, en cuyo caso cada promotor es designado directamente por la Ciudad de París, o promotores privados,. En este caso se organiza una licitación, y el ganador es el que presenta el proyecto más afín con el programa.
La coordinación arquitectónica en el frente del parque de Bercy.

Realizado por Jean Pierre Buffy, sobre las siguientes referencias:

1. Rue Rivoli frente a las Tullerías, 2. edificios frente al Campo de Marte, y 3. la casa Ouchy de Terragni en Milán, de los años '30. Estos elementos figuraban en el pliego de condiciones. La síntesis de esas tres referencias son centros de manzana semiabiertos para ver hacia el parque.

Sin restar a los arquitectos la capacidad de innovar, estos documentos buscaron la armonización del proyecto, dado que no era fácil identificar qué sector había sido diseñado por cada profesional.

Robert Samut y Lise Mesliand

En París, frente al Parque Montsouris, en el sur de la ciudad, existía un sitio cuya transformación se había pensado desde 1985, cuando la RATP consideró la transformación de sus talleres en centros de pintura y mantenimiento de trenes.

Se solicitó permiso de obra para transformar la playa e sitio de actividades industriales. Los vecinos se opusieron, proponiendo trasladar las actividades industriales fuera de París. Por lo tanto, no fue posible llevar adelante el proyecto, debiéndose cambiar los términos y estudiar qué posibilidades de construcción existían para el predio.

El sitio, previo a los cambios, estaba atravesado por diferentes trazados ferroviarios, cuyas vías serán preservadas, retirándose los sectores de garage.

Esta operación comenzó en el '90, y estará completa para junio del 2001. Diez años es un ritmo razonable, dentro del contexto tanto jurídico como técnico para urbanizar esta zona.

La concertación pública se prolongó más allá de los términos obligatorios por ley, hablándose no sólo de proyectos terminados sino presentando temas específicos que permitiesen plantear distintas alternativas a laos vecinos, como la densidad, altura, acceso a zonas, relieve, paisaje.

Sobre todo esto se crearon dibujos animados que permitiesen a los habitantes expresarse y elegir opciones, dado que al dar a conocer el proyecto ya terminado, muchas veces la gente ve que no hay posibilidad de modificaciones. Se introdujeron entonces temas, proponiéndose distintas alternativas sobre cada uno.

En cuanto a los conceptos manejados, es importante destacar que la densidad no se entiende sólo como la cantidad de viviendas a crearse, sino la mezcla a darles, cómo adueñarse del barrio, cómo tener algunos edificios de pequeñas dimensiones, con pocos departamentos por edificios o por piso, no crear una gran masa construída sino algo más agradable, cómo conservar la mezcla y la calidad dentro de esta operación.

En París, dada la antigüedad de la ciudad, suelen aparecer cosas bajo tierra. En un caso, fueron los acueductos de María de Médicis y bajo él, otro galo - romano. Fue preciso entonces, para organizar la preservación de estos vestigios, contar con las autorizaciones de las autoridades competentes y responder ante las asociaciones que se oponían a cualquier obra nueva, pidiendo destinar toda la zona a espacio verde.

Se preservaron entonces diversos sectores de ambos acueductos, integrados en sitios como los halles de entrada o plazas, en los cuales se los puede ver y pisar, constituyéndose en un apoyo pedagógico -saber cómo llegaba el agua a París- así como artístico y cultural para este barrio.

En Francia existe una reglamentación muy estricta sobre los vestigios arqueológicos. Debe existir siempre un acuerdo mediante el cual los investigadores arqueológicos puedan tener acceso al predio cuando se hace una perforación y, de encontrarse algo, hay acuerdo para hacer una excavación. La mayoría de las veces es quien desarrolla la obra quien paga a los arqueólogos estas excavaciones, negociándose el lapso que se permitirá a los especialistas para realizar su tarea. Una segunda negociación se orienta a saber si los vestigios quedarán en el sitio, o se trasladarán. Es, en general, una parte importante de la protección del patrimonio francés, organizada, reglamentada y con severas

sanciones de no cumplirse.

Uno de los puntos más interesantes es la concertación con las poblaciones ribereñas. El distrito XIV es muy activo en cuanto a asociaciones vecinales. Al comenzar las propuestas, estas asociaciones preferían que no se hiciera obra alguna en el lugar, a pesar que el terreno a urbanizar no era hasta ese momento disfrutado por el barrio. Durante años hubo debates con estas asociaciones. La estrategia fue ser con ellos totalmente transparentes: se distribuyeron 25.000 cartas a los habitantes en sus domicilios, explicando las características del proyecto, se realizaron exposiciones, se distribuyeron boletines, se concretaron encuentros bilaterales y colectivos con todas las asociaciones presentes. Al cabo de este trabajo, se llegó a la firma de un protocolo colectivo de acuerdo entre el desarrollista y las catorce asociaciones barriales que aceptaron participar en el lanzamiento del proyecto, estar en el mecanismo de participación.

A partir de allí comenzó el trabajo conjunto, salvo con una de las asociaciones que no firmó el acuerdo, y llevó a la justicia cada tema con el cual se hallaba en desacuerdo. Finalmente, se ganó en cada instancia y el proyecto pudo desarrollarse. Todo es negociable menos la base misma de legitimidad de la operación.

Para elegir a los arquitectos, se creó un comité administrativo, se preseleccionaron 24 de los presentados, y luego se llegó a la selección final. El programa incluye viviendas sociales e intermedias, 11.000 m^2 de oficinas, una escuela, un gimnasio -surgido de la concertación-, lugar de juegos para chicos, una plaza.

Se aclara que en el sistema francés de audiencia pública cualquier persona, vecino o no del proyecto debatido, puede expresar su opinión respecto a él.

Dr. Matías Ordóñez

ENABIEF

El Ente Nacional de Administración de Bienes Ferroviarios se creó en 1997 por un decreto del Poder Ejecutivo con el acuerdo del Congreso de la Nación, dentro del marco de la reforma del Estado y como consecuencia de la privatización de Ferrocarriles Argentinos.

Uno de los parámetros de esta privatización fue la no transferencia de la propiedad de la tierra a las

empresas privadas, sólo se otorgó una concesión, reservándose el Estado Nacional la propiedad de la tierra. A su vez, hubo terrenos que directamente quedaron en administración del Estado, pues no se los consideró necesarios para la actividad ferroviaria. En función de eso se creó este ente, cuya función es administrar ese patrimonio y, a la vez, encarar los proyectos ferro-urbanísticos y centros de transbordo, operaciones sobre las tierras concesionadas. Tiene así a su cargo las negociaciones con los municipios y las provincias para la concertación de estos proyectos, que son la transformación de tierras ferroviarias y su incorporación a las tramas urbanas de las ciudades, intentando preservar y fortalecer el sistema de transporte ferroviario.

Hay una presencia importante del sistema ferroviario en todo el país, en particular sobre las ciudades portuarias y las más grandes del país.

En Mendoza, por ejemplo, se trasladó una playa de cargas de la ciudad -12ha- a un nuevo centro multimodal de cargas fuera del ejido urbano, comprometiéndose la provincia a la construcción de rutas que llegasen allí, y el ENAIEFa construir la playa.

Los fondos provinieron de la venta de tierras -6ha-, alrededor de las 12 ha de la playa original-, y la zonificación la otorgó la ciudad de Mendoza a cambio de cesión para espacios verdes, asumiendo la Municipalidad los costos de urbanización de esas tierras. Este acuerdo convocó a la provincia de Mendoza, a la ciudad de Mendoza, a la ciudad de San Martín, vecina a Mendoza, al concesionario privado que operaba al Ferrocarril y al ENABIEF. Cuatro años llevó la concertación, con la aprobación de la legislación necesaria, y hoy está licitada la playa multimodal de carga, actualmente en construcción. El parque -hoy en construcción- es, por sus dimensiones, uno de los principales de Mendoza.

En Rosario también se han hecho acuerdos de este tipo, con éxito.

En Buenos Aires, tras un trabajo de varios años, se ha llegado a un acuerdo que involucra a todas las tierras ferroviarias de la ciudad. Aquí hay 10 playas de carga, que ocupan un total de 150 ha, sin contar la playa de Retiro -otras 120 ha-.

Con Buenos Aires se trabaja con el mismo concepto que en otras ciudades, considerando que la misión del ENABIEF es preservar y fortalecer el sistema ferroviario en concordancia con las

implicancias del transporte que deben considerarse con respecto a las necesidades de la ciudad.

En este caso, los trenes de carga deben entrar a la ciudad con destino al puerto, sin playas intermedias. Las playas multimodales se han planificado fuera de la ciudad, en playas actualmente existentes, transportando la mercadería al interior de la ciudad en camiones chicos para generar menores conflictos de tránsito.

La necesidad de acceder en forma directa al puerto de Buenos Aires implica la realización de algunos cambios en la infraestructura ferroviaria, a los cuales está dirigido en parte el proyecto Retiro, que plantea la construcción de un nuevo acceso al puerto que permita la entrada de las tres líneas de carga que llegan, desde el norte y el oeste, a Buenos Aires.

La concepción para las tierras ferroviarias que ha establecido el Gobierno Nacional no es tanto apuntar a la rentabilidad económica sino a una integración no conflictiva con la ciudad, generando los espacios verdes y apertura de calles necesarios y los recursos para las nuevas construcciones requeridas para el mejoramiento de los servicios ferroviarios. A esta cuenta neutra aspira el Gobierno Nacional, y es la que se puede compatibilizar mejor con las ciudades.

El criterio en que se basa es que los recursos económicos que el Estado podría obtener con la venta de esas tierras, no son realmente relevantes contrastados con los ingresos que percibe por otros recursos. No se financian nuevas infraestructuras ni costos administrativos por cuenta del Tesoro nacional, sino con fondos generados por el propio Ente.

Esta política global con respecto a la tierra pública está plasmada en la ley sancionada en 1992, que establece que toda tierra pública no utilizada por el Estado y hasta un valor de u$s 300.000, se pudiera trasladar en forma gratuita a los municipios y a las provincias para proyectos de interés público. Esta ley está dirigida a ciudades pequeñas y medianas, con gran presencia ferroviaria, y donde el ferrocarril ya no conservaba la misma actividad.

Esta ley involucraba el compromiso del municipio de llevar adelante un proyecto, contando con los recursos necesarios para hacerlo. Este tipo de ley no funciona en las grandes ciudades, dado el mayor valor de la tierra y porque de hecho la transferencia se produce gratuitamente, pero a cambio de

zonificación, lo que permite la realización de tierra que financia proyectos ferrourbanísticos.

Con este criterio se ha trabajado con la Ciudad de Buenos Aires en el proyecto Retiro y con el resto de las diez playas ferroviarias existentes.

En este sentido, el concurso nacional de ideas es una buena alternativa para comenzar a ver qué hacer con las playas ferroviarias, qué se puede ofrecer a la ciudad, en cuanto a desarrollo urbano. No hay muchos antecedentes en cuanto a trabajo conjunto entre Nación y Ciudad, con la participación de los vecinos.

Arq. Pablo Katz

APUR

Esta operación urbanística está situada en Grenoble, en el sudeste de Francia, al este de la ciudad de Lyon. Uno de los intereses de presentar esta operación es que ha sido realizada utilizando in procedimiento de tipo ZAC implementado de manera diferente. El procedimiento de ZAC deja mucha libertad a los desarrolladores, y puede producir formas urbanas muy diferentes en función del proyecto urbano que se quiera a organizar.

El proyecto se sitúa en un barrio de grandes terrenos. Al este y sur de estos terrenos ferroviarios desafectados se encuentran dos grandes operaciones urbanas de fines del '60: el Barrio Olímpico y el Ville Neuve, de grandes conjuntos habitacionales con importantes problemas sociales. Cercana al sitio, una operación incluye el mayor centro comercial de Europa.

El objetivo principal de la ciudad de Grenoble era la construcción de un programa de entre 1500 y 2000 viviendas, con sus respectivos equipamientos, una universidad, espacios públicos, edificios de oficinas, actividades industriales y comerciales, para reequilibrar hacia el sur la ciudad.

Se preveía un 80% de vivienda en propiedad y un 20% de vivienda social. El objetivo social, reflejado por el objetivo urbano del proyecto, es la puesta en relación de los distintos barrios existentes, esencialmente encerrados sobre sí mismos, como distintas experiencias urbanas sin ligazón unas con

otras.

Por otra parte, este proyecto sería el comienzo de la puesta en relación de los barrios del sur de Grenoble con el polo económico -Europole- en la estación del tren TGV en el centro de la ciudad y el polo universitario y el centro de la ciudad.

En el momento de encarar este proyecto, Grenoble, ciudad de montaña, estaba totalmente saturada y la zona en cuestión aparecía como una gran reserva de terrenos, cercanos al centro y bien servidos por el transporte, para el futuro de la ciudad.

La puesta en relación de los barrios del sur con la proposición de desarrollar una franja verde que, modificando el trazado de una avenida, permitía relacionar este verde directamente con el centro.

Otro tema es el sistema viario, que se conforma con la estructura urbana aledaña para vincular de la manera más directa posible a la nueva urbanización con las periféricas, conformando una trama legible.
Este programa pasó por un concurso internacional para la construcción de la universidad.
La primera propuesta ubicaba a ésta como rótula entre los tres barrios, de modo que un equipamiento prestigioso permitiera cualificar por ambos bordes a una zona de diferentes niveles socio - económicos.

Para la elección tipológica, se remitió a la manzana en base a una retícula horizontal. Esta elección se justifica por su capacidad para distinguir muy netamente el espacio público del privado, considerando que esta falta de diferenciación ha llevado a la degradación del espacio en general.

Esta conformación en manzana ha determinado una altura promedio de las construcciones de planta baja y seis pisos. El bloque se compone de dos niveles de parking en subsuelo -los estacionamientos son obligatorios debajo de las construcciones-, una planta baja de 3,70 m de altura, con un nivel cero para las entradas, comercios y los lugares colectivos, y un nivel +1,m para las viviendas en planta baja. Cuatro niveles principales de vivienda alineadas con la línea municipal, y dos niveles en retiro para disminuir la impresión de altura de las construcciones desde el espacio público.

Es voluntad en este proyecto la gran diversidad de los espacios públicos: calles de anchos diferentes, una gran plaza acompañando la universidad, detalles parque y una cantidad de plantaciones variadas.

Se ha tratado de desarrollar las complementariedades entre los distintos barrios -nuevos y existentes-. Un gran parque en la Ville Neuve sirve también a sus vecinos, por ejemplo.

Así, en vez de programas las 3 ha de parque solicitadas en el programa, se diseminaron en el conjunto del barrio los espacios verdes pedidos. Esto permite también una mejor distribución de los espacios verdes en relación con las viviendas.

Para los arquitectos urbanistas, el proyecto comienza con el concurso. Ganado éste -cumpliendo lo establecido en bases en cuanto a la asociación con arquitectos de Grenoble-, el equipo de proyecto se compone de este grupo de concepción, el desarrollador, la Sociedad de Economía Mixta comanditaria y representante de la municipalidad, un equipo de ingeniería, economistas, geómetras.

A este equipo de base se asocian según las necesidades, grupos de la municipalidad, del servicio de urbanismo, de Catastro, de Espacios Verdes, recolección de residuos, mobiliario urbano, servicios deportivos o escolares, según la etapa. A los actores se deben sumar las asociaciones barriales y la estructura política.

La Comisión de Urbanismo de los barrios sur se reunía cada dos o tres meses para discutir los avances de los estudios urbanos. El Alcalde y el Consejo Municipal son quienes en última instancia votan la aprobación del proyecto.

La SEM, es la organizadora del desarrollo del proyecto. Tiene la misión de permitir la realización de la propuesta ganadora del concurso, organiza el financiamiento de la operación, asume las relaciones con la política y establece los contactos con las fuerzas vivas de la sociedad y con los servicios municipales, compra los terrenos y los vende, una vez viabilizados, a los promotores que desarrollarán las distintas operaciones inmobiliarias.

Algunas diferencias entre la metodología aplicada en París y la de Grenoble:

1. Contexto económico de Grenoble. En París no se han presentado dificultades de dinero para realizar operaciones urbanísticas. Allí los desarrolladores pueden vender a precios altos los terrenos viabilizados a los promotores. Los terrenos en Grenoble se venden a menos de u$s 200 el m^2.
2. La presión de los promotores sobre el proyecto urbano: éstos han ejercido presiones para

suprimir exigencias de los urbanistas. En Grenoble se han reducido las exigencias reglamentarias para evitar posteriores presiones de promotores.

3. Diferencia en el rol del arquitecto jefe (Grenoble) y del arquitecto coordinador (París): en Grenoble, la concepción urbana es única. Se tiene al comenzar el proyecto y se mantiene hasta el completamiento. La figura del arquitecto coordinador parisino interviene mucho más tarde en el desarrollo del proyecto.
4. Estacionamientos: se incorporó el estacionamiento subterráneo en dos niveles, a pesar de su mayor costo de construcción. Para evitar al incidencia de la napa freática, se trabajó con la Municipalidad para elevar 1m el nivel de todas las calles del sector. Además, elevar las viviendas de planta baja permitió economizar en los subsuelos.

Arq. Alberto Varas

REALIDAD URBANA EN EL PROCESO DE TRANSFORMACIÓN METROPOLITANA

Este momento es una gran bisagra histórica en el desarrollo de la ciudad, con la aparición de proyectos de gran escala, con arquitectura para la recreación, tema que desde hace muchas décadas no conoce Buenos Aires.

Buenos Aires conoce tres períodos en su evolución: el fundacional español, el de gestación de la capital -Buenos Aires-, y el de los espacios públicos contemporáneos.

Debe destacarse, como característica, dos puntos esenciales: la transformación de la estructura, y la recuperación de los grandes espacios abiertos, que se ha dado en llamar la dimensión americana de la ciudad de Buenos Aires.
Hoy es interesante ver el contexto de la cultura urbanística, de la cultura del proyecto, en las últimas décadas en la ciudad de Buenos Aires. Uno de los aspectos más admirables en las exposiciones de los especialistas franceses es la continuidad en la gestión, en el proceso de inteligencia aplicada sobre la ciudad, de la cual Buenos Aires ha carecido.

En los años recientes comienza la posibilidad de retomar una cultura de la ciudad desde el punto de vista del urbanismo y del espacio público, espacio muy degradado durante los últimos treinta años,

que han sufrido una falta de asignación de recursos histórica y, como consecuencia, una falta de propuestas.

Esto sirve para entender por qué estas grandes piezas que constituyen el urbanismo en Buenos Aires hoy, carecen de la coherencia de los planes franceses. Pero tiene una gran virtud: son capaces de generar mensajes sobre necesidades específicas de cada lugar donde se insertan. Estas piezas, bien pensadas, no son monofuncionales, ni excesivas; guardan una buena relación entre público y privado, y empiezan a representar lo que esa zona significa como demanda para el conjunto de la ciudad.

No debe olvidarse que en estas zonas puede haber 80.000 personas recreándose, o 300.000 personas circulando en medios de transporte, cosas que hace treinta años no existían.

Se puede entonces trabajar sobre la imagen metropolitana conjugando la cultura urbana donde se insertan estas piezas y la naturaleza de los proyectos en el momento histórico en que ellos se desarrollan, en un sincretismo urbano. En él concurren la abstracción, fundacional, la historia ligada a la concepción francesa de la ciudad, el patrimonio edilicio y espacial, y la necesidad de desarrollo contemporáneo, en la cual la relación público - privado es distinta de lo que fue en etapas anteriores.

Panel integrado por Starkman, Lynch, Bajard, Schweitzer, Micheloni, Samut

PARÍS RIVE GAUCHE

PRESENTACIÓN COLECTIVA

Ubicada al sudeste de París, Rive Gauche es la principal operación de urbanismo que se está realizando ahora en París, y hace tiempo que no se llevaba a cabo un proyecto de esta envergadura.

Uno de los grandes objetivos de esta operación fue el reequilibrio entre el este y el oeste de París y la región. Esta operación fue atrayendo un gran desarrollo hacia las barriadas del oeste, con un

componente muy importante de reequilibrio.

Desde los '70, el desarrollo de este sector de la ciudad estaba planteado, aunque el tema quedaba re-legado frente a otros grandes proyectos, como la Exposición Universal de París de 1989, o la posibi-lidad de ser sede de los Juegos Olímpicos de1992. La empresa de ferrocarriles fue obligada a dejar una zona libre para ese fin. Una vez que la candidatura de París cayó, quedaron terrenos libres que habían sido comprados a la compañía de trenes, y que se constituyeron en el punto de partida de toda esta operación.

El reequilibrio tiene dos intenciones básicas: crear un conjunto de oficinas, dado que en la zona más antigua de la ciudad, ofrecer buena calidad y gran tamaño es cada vez más difícil. Además, se intentaba traer a Bercy y a Tolbiac un buen componente intelectual y cultural. Para ello, ya existía la Biblioteca de Francia y se estudia ahora un proyecto de universidad de gran tamaño.

En cuanto a la mejora de transportes, el tema se venía estudiando desde los '60. En tal sentido, se resolvió la creación de una nueva rama de subterráneo -parte de la línea Meteor- que atendiese Bercy y llegara a Tolbiac, para buscar luego una de las zonas del sur de París con peor servicio en ese momento.

Lograr que este sector contara con servicios de transporte significó un acuerdo con las distintas colectividades locales que decidían sobre el proyecto. También fue apoyado por el Estado nacional, la ciudad y la región, que financia buena parte de los transportes.

Otro aspecto importante era la estación de Austerlitz que, tras el traslado de las líneas de alta velocidad a Montparnasse, quedó con poco uso. SNCF quiere transformarla en estación inter-nacional, apuesta fuerte sobre el lugar y aún en estudio.

El principio del proyecto se basa en una avenida central planteada por encima de la traza ferroviaria, con vías que van hacia el Sena y rodean a la Biblioteca con sus plataformas. La idea era urbanizar la zona más allá de los espacios públicos.

No faltaron las controversias respecto al proyecto, a varios niveles. Uno de los temas más debatidos fue la construcción de oficinas, así como la canalización de los automóviles por el lugar y el destino

de los espacios verdes. Estos debates no han concluído aún.

ECONOMIA

El documento más importante de la operación es el presupuesto provisional votado por el Consejo Municipal, acto político más fuerte de estas acciones de ordenamiento. De este surge quién se hace cargo económicamente de cada sector de la operación.

El criterio es que el producto de la venta de los terrenos debe pagar los equipamientos públicos relacionados con la operación.

El presupuesto actual se compone de:

Total de la operación: 18.000 millones de francos (1 peso = 6 francos)
Compra de terrenos: 8.000 millones de francos
Trabajos: cubrir vías férreas -30 ha de losa sobre ellas-: 2.300 millones
Equipamientos: escuelas, espacios verdes: 800 millones
Honorarios profesionales, gastos de comunicación, comercialización: 2.000 millones
Gastos financieros: 2.000 millones
Ingresos: venta de oficinas: 13.000 millones de francos
Hay algunas subvenciones para la Biblioteca y la Universidad
Cesión de locales para comercio y otras actividades: 5.000 millones

El presupuesto queda equilibrado, pero este equilibrio está muy ligado a la venta de oficinas. El presupuesto total debió reducirse de 23.000 millones -de 1992- a 18.000 millones por la reducción obligada por la crisis inmobiliaria en el precio de venta por m2 de las oficinas. Se debieron bajas entonces las partidas de gastos.

Desde el inicio de la operación, se tuvo la impresión que el ferrocarril era omnipresente en ese sitio. Entre los documentos de base, se firmó un acuerdo tripartito en el cual participó la SEMAPA, ofreciendo entrada en ella a la empresa de ferrocarriles, con un 20%.

También participó como socio financiero. La participación es tanto para beneficio como para déficit,

en ambos casos, de 400 millones de francos.

Es básico para la operación que el pago de los terrenos liberados a la empresa de ferrocarriles se hace sólo en el momento en que los terrenos se comercialicen. Es decir, el precio de compra de estas tierras está en relación con el de venta, para reducir los riesgos.

En cuanto a la partida de los trabajos, que actualmente representan 5.000 millones de francos, se ha reducido respecto al proyecto original, que preveía la creación de vías subterráneas. Esta política, de principios de los '80, se ha modificado, entendiendo que cuanto mayores comodidades se brinda a los automóviles, mayor es la cantidad de ellos que llegan al centro, empeorando la situación.

Sin embargo, la partida de los trabajos sigue siendo un riesgo fuerte de la operación.

Barrio de Tolbiac

Esta operación abarca 6,5 ha, con un programa de 950 viviendas y 100.000 m^2 de oficinas, dos jardines públicos, una escuela, una guardería para chicos y una iglesia.

Aquí hay dos barrios un poco aislados del tejido urbano frente al vacío de la Biblioteca y sobre el margen del Sena.

Se ha retomado ejemplo de las antiguas ciudades medievales en Francia, particularmente en el sudoeste del país, para hacer una traza reguladora que considere las cuatro torres de la Biblioteca Nacional.