

Los 10 proyectos de París

Los 10 Proyectos de París

Antecedentes:

A finales de 2007 el presidente Nicolás Sarkozy lanzó una consulta internacional para tratar sobre el futuro del desarrollo de la región de la capital de Francia; el propósito de la misma estaba dirigido a llevar adelante un proceso de análisis para encontrar propuestas concretas que fueran realizables para crear una mejor calidad de vida para los parisinos. Cinco meses después apareció un proyecto denominado: “Ley del Gran París”¹, que de inmediato logró un repudio por parte de los diversos partidos políticos de oposición, por parte de las minorías que no fueron consideradas desde la convocatoria y más importantemente, por las diversas autoridades regionales y comunales, que intervienen de una manera u otra en la administración y el desarrollo de la capital, y que viven de los impuestos locales.

El problema se dio no solamente por cuestiones políticas, sino también económicas, pues los presupuestos de las diversas comunas que comparten el territorio de la capital francesa son abismalmente diferentes, lo que hace que unas comunas tengan apenas para mantener su burocracia y otras tengan recursos para desarrollar proyectos de todo tipo. Todo esto debido a los ingresos provenientes entre otros, de los impuestos prediales, que siempre han estado en disputa entre las administraciones locales y el gobierno federal. Además de que existe un gran conflicto entre las 396 comunas que conforman el Gran París, por el poder político y por el presupuesto que ejercen, como es el caso de Aubervilliers (habitada mayormente por africanos) no cuenta con los servicios de limpieza y policía adecuados, a pesar de que colinda al norte con el corazón de París, separada apenas por el periférico, mientras que otras como Neuilly sur Seine y Levallois-Perret cuentan con todo.

En lo político, tal parece que Sarkozy decidió dejar plasmada en la ciudad su período de gobierno, emulando la obra del Baron Haussman en el siglo XIX, en el que por órdenes de Napoleón III, se diseñaron calles anchas, largas y rectas a través de los barrios obreros que habían sido construidos en estrechas y sinuosas calles, para bordearlos con edificios lujosos; con lo que se transformó París en una ciudad armónica y ordenada. Luego, en este siglo, vinieron varios presidentes que siguieron el ejemplo napoleónico y dejaron su obra testimonial en el campo de la arquitectura, como fue el caso del presidente George Pompidou que levantó su discutido Centro Cultural que lleva su nombre, y por supuesto el presidente Françoise Mitterrand que ordenó la remodelación del Museo del Louvre, el Museo del Mundo Árabe, la nueva Ópera- La Bastilla, remodeló Orsay, edificó el edificio del Arco de la Defensa y otros más.

¹ Ver el texto en: www.legifrance.gouv.fr/html/actualite/actualite_legislative/pl_grandparis.html

Lo que no es de sorprenderse, pues finalmente la arquitectura siempre ha sido un fiel testigo del cambio del tiempo y del paso de los diversos soberanos en todo el mundo, y en el caso de Francia esto es más remarcado pues la mitad de los franceses añoran la aristocracia (el rey y la reina aunque los llevaran a la guillotina) y la otra mitad republicana pretende reemplazarla, levantando monumentos y cambiando la traza de sus ciudades para dejar testimonio de los presidentes en turno.

Comparativamente con aquellos presidentes, la obra de Nicolás Sarkozy resultó muy pobre, pues solamente se limitó a llevar adelante una Ley, que comprende sólo un gran proyecto de vialidad y transporte público, que pretende conectar los principales subcentros urbanos de la periferia, logrando con ello solamente una reducción de los tiempos de traslado y facilitando el indeseable proceso de expansión urbana que se estaba tratando de limitar.

En términos de ingresos para las arcas del gobierno el proyecto es bueno, pues como resultado de las expropiaciones y de las regulaciones en el uso de suelo, las áreas alrededor de los sub centros y de las terminales multimodales serán revaloradas, atrayendo al capital inmobiliario y elevando el impuesto predial. Con esto, al apropiarse (sin haber una consulta previa) del poder de decisión, para la definición de este sistema, el presidente contravino el proceso de traspaso de responsabilidades que se había venido dando en todo el país, durante las casi tres décadas previas del proceso de descentralización. Al relegar las opiniones de los gobiernos comunales, regionales y otros más, el rechazo fue total. Aunado a ese proceso de descontento, fue que en esa ley no se estableciera la fuente de los recursos con que se contaría por parte del Estado. Con lo que se demostró de inmediato, que aparentemente todo el polvo levantado por la acción presidencial no tenía futuro, y que probablemente solamente fue una acción de distracción de la atención pública nacional, en un momento político que el Sarkozy consideró conveniente. Pero vayamos a la historia del proceso de desarrollo de los proyectos.

El llamado a los Diseñadores:

La convocatoria a la realización de los proyectos salió en abril del 2008, a la que fueron invitando solamente 10 despachos de connotados arquitectos, que comenzaron a elaborar un diagnóstico para apoyar sus propuestas, entendiendo que el proyecto era tan vasto que simplemente se limitaba a crear una lluvia de ideas, solo era una investigación, que llevaran a una serie de proposiciones preliminares. Fue un juego muy interesante, en el que los maestros del diseño jugaron con posibilidades que se fueron de lo real a lo fantástico, pues nunca se planteó como un proyecto completo, ni una competencia, y menos se estableció la definición de un ganador. Para esta etapa se destinó un presupuesto bastante limitado, pues cada equipo solamente recibió 200,000 Euros, lo que evidentemente no cubrió

ni los honorarios de los arquitectos, sociólogos, ingenieros, urbanistas y demás técnicos que durante 10 meses trabajaron conjuntamente y con mucho entusiasmo.

Pero eso no importó a los arquitectos, que, convencidos de la importancia del momento y convencidos de que su obra podría quedar en la historia, se dedicaron a trabajar, teniendo como resultado una serie de contribuciones que si bien partieron de propuestas arquitectónicas, se fueron transformando en un espacio mucho más amplio incluso fuera del perímetro urbano. La calidad de las propuestas presentadas fue indiscutible, aunque la posibilidad de realizarlas pareció irse viendo cada vez más remota, particularmente si se considera la falta de consenso político en la región, que siempre ha sido característica fundamental de la historia de Francia.

El problema del Sistema de Administración:

El actual sistema de administración territorial francés es fruto de siglos de ajuste entre el Estado y los poderes locales; lo mismo desde la monarquía hasta las repúblicas, en las que siempre se privilegió el desarrollo de la capital; aunque desde el fin del feudalismo, las antiguas ciudades formaron consejos municipales, asociaciones de banqueros, de comerciantes y variadas instituciones, que legitimaron las autoridades locales, en detrimento del poder central. Estas dos tendencias han vivido siempre en un proceso de enfrentamiento. Así es como hoy, el territorio nacional está formado por 36.000 comunas, gobernadas por alcaldes elegidos por votación popular y reagrupadas en 100 departamentos, administrados por prefectos designados por el Estado.

Esta estructura administrativa ha sufrido importantes modificaciones en las tres últimas décadas, ajustándose al crecimiento de las áreas urbanas que supera la escala de las comunas, la descentralización de la acción pública y la consolidación de la Unión Europea. La complejidad administrativa ha llevado al Gran París, a hacerla prácticamente ingobernable, pues la multiplicación de niveles administrativos, dificulta la repartición de las responsabilidades. A esta complejidad burocrática se debe que la "Unidad Urbana de París" esté compuesta por 396 comunas, con una población de 9,6 Millones de habitantes; aunque su integración con su entorno la lleva a sumar 1.584 comunas, con 11,2 Millones de habitantes. Todo este conjunto es gobernado por cinco niveles administrativos: El Estado, la Región Ile de France, ocho departamentos, un centenar de conjuntos de comunas y más de un millar de comunas, en donde uno de los pocos puntos que hacen consenso es la urgencia de cambios en el sistema de gobernabilidad.

Si en la ciudad de México nos quejamos de la complejidad de administrar una ciudad formada por 16 delegaciones y 15 municipios conurbados, está claro que no nos podemos imaginar lo que sería pulverizar esas entidades de gobierno en cientos de pequeños núcleos, poco interesados en ver más allá de sus pequeñas fronteras.

Síntesis de los temas desarrollados por los diferentes Equipos.

Con objeto de buscar una síntesis en esta trabajo, se optó por elegir a los cinco proyectos más representativos; para mostrar las diferentes propuestas ofrecidas para el Gran París, aunque evidentemente todos los proyectos coinciden en abordar temas como el de vialidad, transporte, sustentabilidad, recuperación de los barrios, y en general en promover el uso de las vías peatonales y de bicicleta en lugar de los automóviles, las redes del Metro, el autobús y las redes de TGV y la REL. La escala humana que parece haberse perdido es el nuevo tema que requiere rescatarse, a juzgar por los diez grupos de arquitectos.

Todos los grupos de arquitectos convocados al proyecto, buscaron un mejor aprovechamiento de los barrios centrales tradicionalmente vivos y con gran calidad de vida, aumentando la densidad de las construcciones y combinando las actividades y el uso de ellos para brindar todos los servicios en un mismo lugar; con esto se pretende recuperar la vida barrial cotidiana trasladándose a pie, en bicicleta o en micro-vehículos. Para el transporte, en general se proponen un reforzamiento de la red existente en base a la multimodalidad y la articulación de velocidades y escalas de desplazamiento, desde trenes de alta velocidad hasta la marcha a pie. Lo que se pretende es que al mismo tiempo que se permita y recupere donde sea necesaria la vida barrial, se pueda lograr que coexista con la posibilidad de realizar actividades en otros sectores lejanos, planteando nodos intermodales, que articulen sistemas de transporte de distintas velocidades. Después de todo París es famoso por sus barrios, más que por sus edificios y ese es precisamente su encanto.

Otro tema recurrente en los diez proyectos, es la búsqueda de la reducción del consumo energético, que se podría lograr con la limitación de la extensión urbana, con el uso de medios de transporte “limpios”, la densificación y la integración con la vida silvestre. También en los 10 proyectos aparecen una serie de recomendaciones para el empleo de sistemas constructivos, que deben escogerse los que tengan alto grado de aislamiento térmico y de sonido, así como las placas fotovoltaicas colocadas en los tejados y el llegar a un 100% en el tratamiento del agua, que en este caso es un problema ya casi resuelto. En este capítulo cuenta mucho la integración con la naturaleza, ya sea llevando la ciudad al campo o trayendo el campo a la ciudad.

En cuanto a la crítica negativa, se puede señalar que en todos los proyectos no se consideraron propuestas para resolver los problemas espaciales de segregación socio, particularmente esa segregación echa por razas y creencias, lo que habla muy mal de la supuesta apertura a las ideas de ese pueblo. Por otra parte, tampoco se abordó el tema del déficit y alto costo de la vivienda, y la pérdida de coherencia del sistema productivo. Pero eso fue falta de la convocatoria, pues los arquitectos no fueron llamados para proponer soluciones a esos temas.



Equipo Nouvel Chantal.

El equipo formado por el maestro Nouvel Cantal y Dupart Duthilleul propone un “Urbanismo Sensible”, basado en una estrategia de Mutación y Reciclaje; mutación, porque intenta aprovechar las estructuras existentes para ampliarlas, transformarlas, reciclarlas y cambiarlas de uso, para un mejor aprovechamiento y una mejor integración a los nuevos conceptos urbanos.

Junto con el arquitecto consentido del régimen actual, la mayoría de los equipos propone un desarrollo multipolar, en su caso, él propone la creación de sub centros de actividades y densidad alta, que serían interconectados con vías rápidas de transporte público. Este esquema (ver croquis), muestra ese sistema de transporte colectivo rápido, que integra a dos tipos de estaciones, unas vinculadas a pequeños aeropuertos que unen a París con toda Europa y otras que son solo polos de cambio en los corazones de zonas en desarrollo, que permitirán el crecimiento armonioso del Gran París.

Evidentemente en el campo de la sustentabilidad, el equipo plantea los llamados “jardines de invierno”, considerando los cambios que el clima impone en la naturaleza. Y en general propone extensión de las terrazas, cambios en los materiales de construcción en las fachadas para buscar la sustentabilidad de los edificios existentes, azoteas y terrazas con viveros bioclimáticos, paneles solares ahorradores de energía, etc. Luego de sus ensayos en el empleo de “muros verdes” en el Museo de Quai d’Orsay y de sus profundo conocimientos de París, tal parecía que el proyecto iba dirigido a Nouvel, pero simplemente se le consideró un colaborador de ideas, que se sumaron a las de los otros equipos.

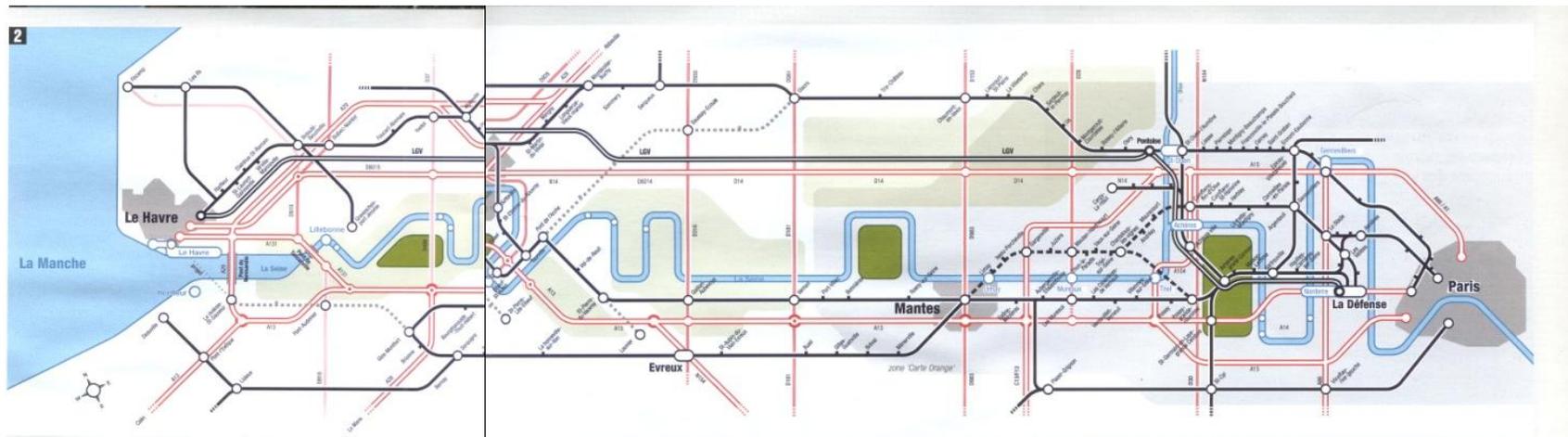
Equipo de Christian de Potzamparc.

Éste equipo parte del supuesto de que la gran ciudad actual ya no funciona, pues es producto de una evolución de redes desarticuladas de callejuelas y avenidas rápidas que fueron creciendo poco a poco a través de los siglos, según se fueron dando las necesidades de los habitantes. Por lo que propone una nueva red de transporte, utilizando un sistema de transporte elevado montado en el centro del periférico, que conectaría con veinte estaciones que lo ligarían con los puntos nodales que rodean al Gran París, en esos nodos, se levantarían grandes conjuntos urbanos que atenderían las necesidades de toda la población. En este marco y en estos sub centros, se crearía una ciudad jerarquizada con especialización productiva, buscando una eficiencia global.



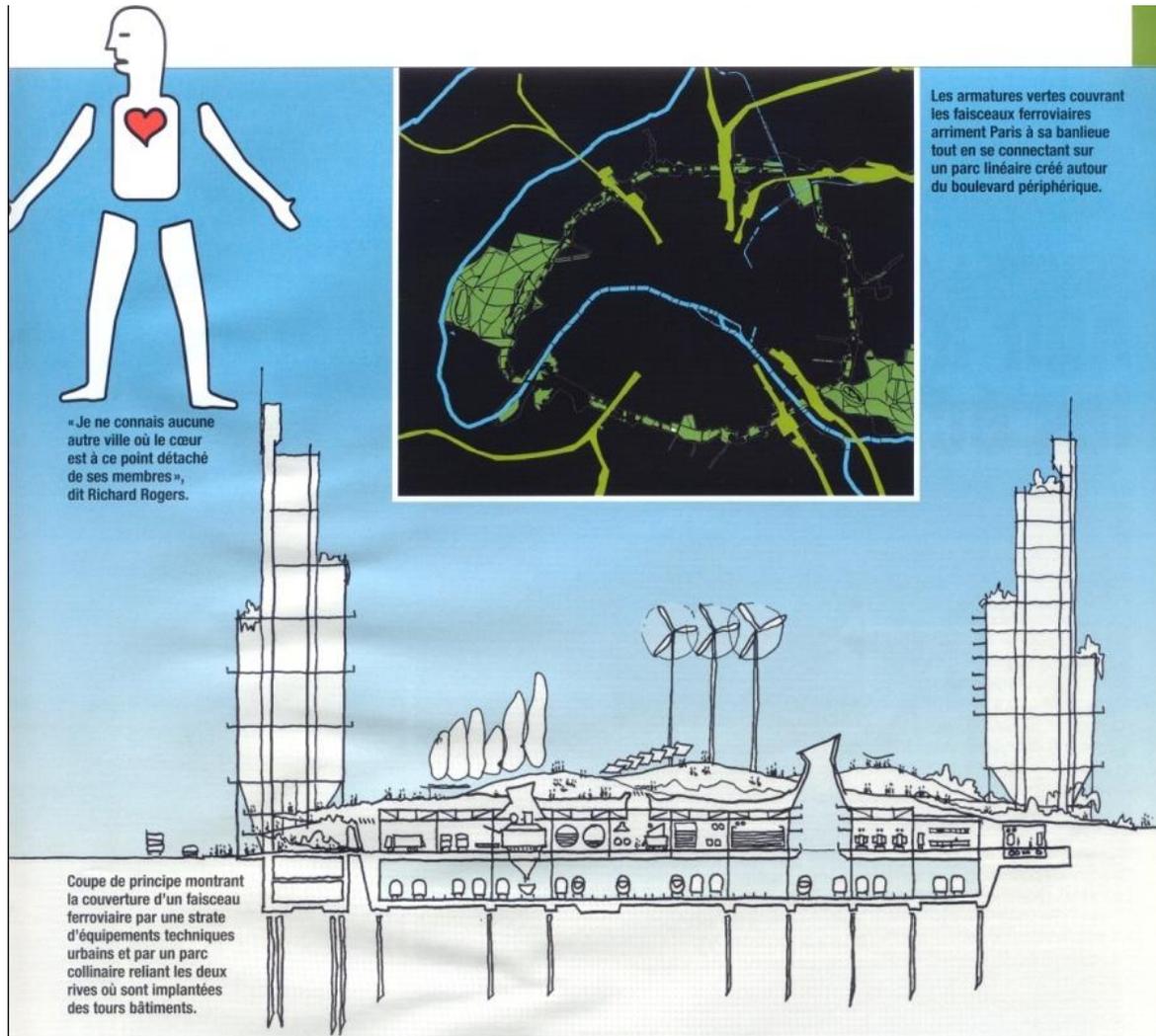
Equipo de Antoine Grumbach.

Grumbach propone extender el Gran París hasta el puerto de Le Havre, formando una alargada metrópoli de más de 200 km de largo, lo que en nuestros días no es una distancia inédita, pues es similar a la extensión de la región Miami-Port Lauderdale, o la de la capital estadounidense a Baltimore, por lo que pudiera ser una solución viable después de todo. Explica el arquitecto, que el valle del Sena ofrece una oportunidad de desarrollo lineal y multipolar, asociado a espacios naturales de una calidad excepcional. Con este proyecto, la vieja pelea entre lo urbano y lo rural carecería de sentido, pues en el torcido recorrido del Sena se van creando espacios verdes maravillosos que se podrían integrar con una serie de polos productivos de diversas actividades, que podrían asemejarse a una línea de producción industrial.



En esta interesante propuesta, el transporte podría ser diseñado paralelamente al cauce del mismo río, lo mismo por líneas de ferrocarril que por carretera. Además todo el sistema de transporte se articularía con la nueva línea de la TGV que partiría de La Défense en el norte del Gran París para terminar en el Havre, lo que se podría lograr en un tiempo de una hora. Este sistema estaría acompañado de una red de transporte colectivo que desde los puntos de conexión, se ligaría a las ciudades de Mantes, Evreux en el oriente y la de Rouan en el poniente de la rivera del río Sena. Aunque Grumbach es el único que propone crear esta larga ciudad, su proyecto no deja de ser un proyecto de vialidad y transporte, que es el tema en la que la mayoría de los equipos participantes coincidieron, a pesar de que el Gran París tiene un servicio de transporte público muy eficiente.

Equipo de Rogers Stirk Harbour.



Rogers basó su propuesta en la idea es hacer crecer la ciudad “en la ciudad”, “dentro de ella misma”, que es un planteamiento contra el proceso de densificación, que está estrechamente relacionada con el automóvil, diferenciando las actividades en los sectores de habitación, servicio, recreación, comercial y productivo.

Ante esto, el maestro Richard Rogers propone intensificar la densidad en los puntos nodales de la ciudad, levantando torres que incluyan todo tipo de servicios, comunicados por los diversos sistemas de transporte, que podrían cubrirse con jardines que se integrarían a los grandes espacios verdes que formarían una gran base verde.

Ese aumento en la densidad y en el gran espacio de áreas verdes permitiría que las calles se convirtieran en pistas peatonales y de bicicletas.

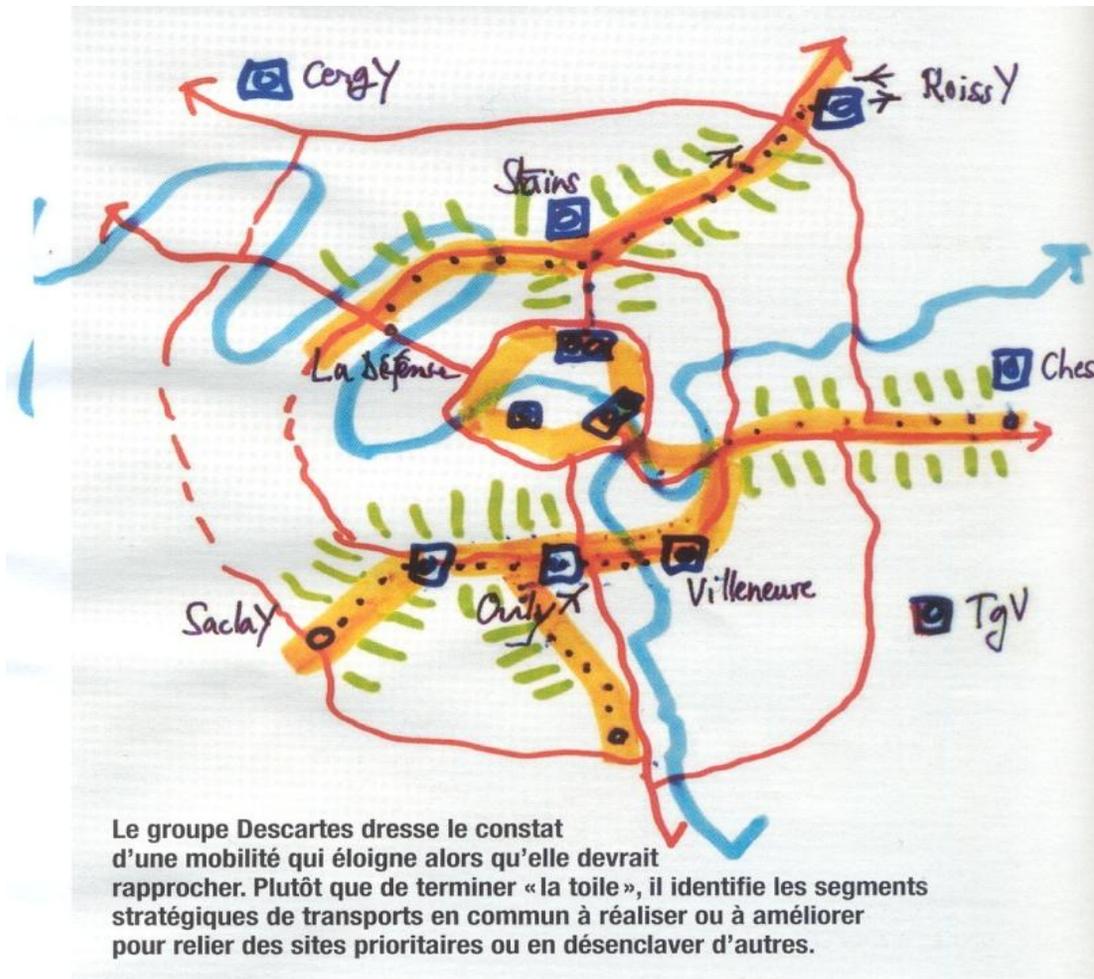
Equipo Lion del Grupo Descartes.

La calidad de vida es un elemento central de la competitividad metropolitana y la intensificación urbana está dirigida a potenciar los atractivos de las ciudades europeas, con calles peatonales llenas de comercios, restaurantes y bares, rematadas en pequeñas y medianas áreas verdes. La idea de diseñar con la naturaleza busca integrar la vegetación y el río Sena;

lo que no significa que se trate de buscar solamente la estética, sino de acuerdo con el equipo de Descartes, se trata de mantener espacios agrícolas y forestales intermedios para lograr una reducción del calor generado por la ciudad.

En ese sentido este equipo también coincide en la idea de densificar a la estructura urbana existente, de manera que las necesidades de transporte público se reduzcan y los traslados sean menores. Prácticamente el tema central es funcionalidad para una mejor productividad, reduciendo los tiempos de traslados y creando las condiciones para que los habitantes sean más productivos.

Respecto a los otros 5 grupos formados por los arquitectos Castro- Denissouf Casi; Secchi Vigano; L'Auc; MVRDV y Lin no se mencionaron por coincidir en muchas de las propuestas hechas por los otros cinco equipos.



Conclusiones:

Lo triste de todo esto, es que existe el riesgo de que todo este trabajo no se traduzca en resultados concretos, pues ya hasta algunos concursantes como Jean Nouvele y Portzamparc han criticado al gobierno de Sarkozy, acusándolo de olvidarse de las aportaciones y dejar el proceso trunco. Lo que parece confirmar que todo eso fue solamente un juego político del presidente, al que nunca le vio posibilidades reales de llevarse adelante. Todo terminó con solo promesas de realización, de concertación y de continuidad del proceso de reflexión, integrando a los 10 equipos en un solo atelier. Cinco meses después, la acción concreta se redujo a un proyecto de “Ley del Gran París”².

A nivel anecdótico, curiosamente los políticos siempre tuvieron sus dudas respecto a la capacidad de los arquitectos para proponer soluciones a una problemática metropolitana enormemente compleja; pues a pesar de haberse constituido en equipos multidisciplinarios, se temía que su ego se fuera más por la búsqueda de un gran proyecto que los inmortalizara o que se perdiera en las exquisiteces de la estética y las ideas utópicas. La respuesta se dio con propuestas muy buenas desde el punto de vista urbano y social, pero la ausencia de estrategias para la resolución previa de los grandes problemas de fondo (sociales y económicos), los dejó en una dimensión algo utópica y con escasas posibilidades de realización. Aunque cabe reiterar, que esos problemas no correspondía resolverlos a los diseñadores, ni tenían facultades para hacerlo.

Referencias Bibliográficas

FABRE BERTRAND,(2009) *Le Moniteur des Travaux Publics et du Batiment*.

KRUGMAN P., (1997), *Development, Geography and Economic Theory*. The MIT Press.

PRUDHOMME, Rémy, Chang-Woon (1999), *Size, Sprawl, Speed and the efficiency of cities*. Urban Studies, 36, n°11

SASSEN S., (2001), *The global city: New York, London, Tokyo*. Princeton University Press, UK.

Sitios Consultados

<http://www.legrandparis.culture.gouv.fr/consultation/>

Información sobre la consulta internacional y documentación completa de las 10 proposiciones.

<http://www.pierremansat.com/>

Blog oficial de Paris Metropole, actualidad del Gran París y reacción de las autoridades locales.

² Ver el texto en: www.legifrance.gouv.fr/html/actualite/actualite_legislative/pl_grandparis.html