

OPINIONES

Polémica entre el fondo y la forma

Los especialistas evalúan el llamado a concurso como auspicioso pero detectan debilidades institucionales y falta de una participación barrial articulada. Los dilemas del proyecto urbano y la forma de la ciudad.

BUENAS BASES SIN PARTICIPACION

Carlos Lebrero

Arquitecto, fundador de la maestría en Gestión Ambiental y ex presidente de la SCA

» El debate entre la valoración del tejido urbano y la eficiencia de los medios de movilidad data de más de cien años. Ya en el plan urbano para Buenos Aires de 1929 se hicieron numerosas observaciones sobre los inconvenientes del seccionamiento de la ciudad por las vías ferroviarias. Poco se hizo al respecto y estos tres concursos de anteproyecto aportan al tema de forma positiva, con valoración de las estaciones y asignaciones de uso complementario a funciones urbanas que permiten la integración entre estas áreas y sus barrios.

El hecho que estos planes sectoriales sean realizados por un llamado a concurso público les otorga una primera validación profesional. Las bases han sido elaboradas siguiendo los criterios del urbanismo con que fueron realizados los concursos de los últimos 20 años, con indicadores similares. El planteo está basado premisas válidas: Búsqueda de la mayor integración con el desarrollo urbano y el paisaje del entorno, respeto de las normas urbanísticas de la Ciudad, mención del Plan de la Ciudad como criterio ordenador general, impulso a la creación de espacios verdes y usos públicos para una ciudad con muchas carencias en tal sentido. Existen debilidades institucionales que sería conveniente superar. Hay que considerar que la realización de estos proyectos es una gran oportunidad para el desarrollo urbano y barrial y no puede ser desaprovechado el liderazgo de la Ciudad y la movilización vecinal histórica en relación a estas áreas. En la nominación del Jurado se deja ver la dudosa participación de las autoridades de la Ciudad. Estos planes sectoriales son de gran relevancia para el desarrollo urbano y la integración institucio-

nal es necesaria para el éxito de implementación de los proyectos. En esta elaboración no existió la participación de los actores barriales. Esto presenta una falta de legitimación local que puede promover conflictos y desintegración social. Este tema también debiera ser conducido con la participación de la Ciudad. En estos tres casos el valor de la tierra supera ampliamente al valor de cambio o inmobiliario que tuviese, porque nunca más se van a conseguir superficies de esta extensión en los centros barriales. La responsabilidad que les cabe a los participantes, al jurado y a la gestión del proyecto es alta. Es de esperar que a partir de este puntapié inicial se aúnen criterios de gestión y se superen las debilidades señaladas para el mejor desarrollo de estas áreas claves en la ciudad.

LOS RIESGO DE FRAGMENTACION

Jaime Sorin

Arquitecto, profesor titular de arquitectura y ex decano de la FADU-UBA

» El concurso nace a partir de un decreto que dispone la utilización de predios ferroviarios desactivados para el desarrollo de "proyectos urbanísticos e inmobiliarios" administrados por la ANSES. Los Planes Maestros que resulten dotarán de un nuevo sistema de urbanización que resolverán problemas de la ciudad, pero no incorporan la construcción de viviendas a través de planes estatales sino de iniciativas privadas. También menciona, que si bien se pueden desarrollar distintos tipos de urbanizaciones, las bases contemplan la posibilidad de edificar entre medianeras y de alcanzar alturas de hasta 50 metros solicitando el parcelamiento como "estrategia de comercialización" lo que implicaría la utilización de criterios poco innovadores y quizás, los menos apropiados si pensamos en algo

que proponga más que un loteo. La superficie destinada a viviendas (que es un monto a construir sumamente importante y que moviliza muchos recursos de la industria de la construcción y generando empleo) estará implementada solamente por iniciativas privadas, instrumentadas por desarrolladores, es decir con un planteo urbanístico subordinado a la posibilidad de las operaciones inmobiliarias. Habría que pensar en incluir políticas públicas de vivienda, ya que ese es un tema complejo en la Ciudad. Hacer esto sería favorable a fin de lograr integración de distintos sectores sociales. Es llamativa la denominación de: Nuevo Caballito, Nuevo Liniers, Nuevo Palermo, ya que los proyectos deberían ser capaces de insertarse en barrios que no son "nuevos" y cada uno tiene su carácter e identidad histórica que es necesario continuar. Proponerlo de otro modo sería perder una oportunidad para que las propuestas urbanísticas contemporáneas propendan a la integración e identidad colectiva y no a la fragmentación social.

FALTAN VECINOS DE VISION ABIERTA

Roberto Converti

Arquitecto, especialista en temas urbanos y ex presidente de la Corporación Puerto Madero.

» La convocatoria de proyectos para la zona de las playas ferroviarias de Caballito, Liniers y Palermo representa, por la simultaneidad de las iniciativas, la dimensión de los espacios a reconvertir y la posición de ellos en el mapa de Buenos Aires, una de las oportunidades más trascendentes de las últimas décadas para generar nuevas condiciones urbanas en barrios donde estos sitios sin destino han generado un progresivo deterioro en el espacio público y privado. Esta circunstancia permitirá formular propuestas que tendrán

además de la lógica resolución del programa y las muy interesantes consignas solicitadas en las bases, una misión de ejemplaridad, al demostrar la importancia del proyecto urbano como instrumento de regeneración e integración de estos espacios a la ciudad.

Para eso, es importante concebir un proceso de rehabilitación que se fundamente en aspectos sociales, económicos y medioambientales, razón por la cual, es imprescindible un cambio de rumbo en la relación entre iniciativas de políticas públicas y la vocación ciudadana sobre lo que debe ocurrir en estos sitios. En las respuestas de los lectores a las notas periodísticas sobre estos proyectos, ya se observa una voluntad de negación a lo que signifique un cambio de las condiciones urbanas de estos sitios, aún degradados como se los observa. Esta visión cristalizada del modo de redefinir las características y el destino de la ciudad, obliga al conjunto de los actores a comprender la importancia de relacionar intereses y propuestas en los que se sume la trascendencia del proyecto, su concepción de diseño y, fundamentalmente, un proceso de gestión que sepa conducir el interés público hacia visiones más abiertas y complejas, con el fin de dar más diversidad a las prioridades de la intervención.

EL DEBATE DEFINE EL RESULTADO

Alfredo Garay

Arquitecto y urbanista, autor de la iniciativa de Puerto Madero

» Me parece importante plantear cuestiones vinculadas con la formulación de este tipo de intervenciones. La primera cuestión es el dilema entre ruptura o continuidad. En algunos casos, la incorporación de la nueva pieza se plantea como reproducción de las mismas condiciones que presenta su entorno, en otros, puede ser asumida como un foco que revierte el comportamiento de las áreas aledañas. Lo más frecuente es que esta cuestión refiera al trazado y, en ese marco, la cuestión es si la resolución de la geometría general va a reproducir los criterios generales del amanzanamiento o si va a priorizar la presencia de un espacio verde principal para luego ajustar el trazado a la geometría de los bordes. En todos los casos (pero más particularmente en Liniers) se plantea la cuestión patrimonial y la manera de afectar e integrar las antiguas construcciones ferroviarias para darle carácter a los nuevos espacios urbanos. La geometría general del trazado impone también una opción

respecto de la estructura parcelaria. Resulta evidente que si se opta por acotar la operación a la venta de un número reducido de parcelas de gran tamaño, es posible restringir el desarrollo de metros lineales de calle. Pero también es cierto que el desarrollo de edificios en parcelas muy grandes orienta la oferta de los nuevos predios solo a los grandes desarrolladores. La experiencia demuestra que este tipo de empresa prefiere edificios de perímetro libre con el máximo de desarrollo vertical, así optimizan la economía de escala. Como resultado, las nuevas urbanizaciones reproducen los parámetros de seguridad y exclusión de un country vertical, separado del espacio público, con el que solo se establece una relación en las puertas de acceso. Al satanizar las torres, como expresión de un urbanismo especulativo de fuerte impacto urbano, las organizaciones vecinales cuestionan justamente la forma de integración de este tipo de emprendimiento con la ciudad. Como alternativa, la propuesta de un tejido compacto, con plantas bajas comerciales, y un adecuado tratamiento de los espacios públicos, al incrementar los niveles de relación, invita a la interacción entre sectores sociales y generacionales, produce mayor desarrollo de la vida barrial. Esta forma de modelar el espacio urbano mejora las oportunidades de abrir locales que agreguen complejidad a la vida barrial. Por otro lado, mejora los mecanismos de control social, y por lo tanto, la seguridad ciudadana. Abre, además, nuevas oportunidades para la participación de pequeñas y medianas empresas (como las que hacen fideicomisos al costo) y delimita la escala de los consorcios, mejorando la gestión y mantenimiento de los edificios. Este debate, central para definir el carácter de estas nuevas piezas urbanas, y también para definir el modelo de gestión que ha de regir los nuevos emprendimientos, no queda delimitado por la norma, ni por la política del ANSES, sino que forma parte de un debate cultural en el que los arquitectos, parecería, no tenemos una posición definida. Al analizar la producción actual en la ciudad, todo indica que predomina la fuerza especulativa y la eficacia de las torres. También parece que existe un buen mercado para este nuevo tipo de condominio cerrado. El mundo académico y las organizaciones barriales, en cambio, deploran esta opción, defendiendo con vehemencia una manera de vivir en la ciudad. La definición final será el resultado de estos concursos. El debate de la disciplina será responsable de lo que suceda con estas piezas valiosas, una oportunidad importante para esta etapa de la construcción de la ciudad.