

*"Inglaterra construyó Londres para su propio uso,
Francia construyó París para el mundo entero".
Goethe*



PARIS, UNA CIUDAD QUE CAMBIA ...París se aburguesa, envejece.

Ingeniero OSCAR VASQUEZ P.

Paris ejerce sobre los habitantes de todo el mundo un atractivo indiscutible. Como dijo Goethe, "Inglaterra construyó Londres para su propio uso, Francia construyó París para el mundo entero". Esta ciudad produce una fascinación a la cual es difícil escapar y a la cual, unos más otros menos, asociamos sueños, ilusiones y esperanzas. París también nos pertenece, sea en nuestros proyectos hacia el futuro, sea en nuestros recuerdos. Llegar a París es realizar un sueño, alcanzar una etapa pre determinada ya en nuestra adolescencia; volver a París es volver a encontrar algo grato del pasado, familiar, cálido, vital.

Es por eso que creemos interesante entregar una visión de la evolución de esta ciudad multifacética, en sus aspectos de desarrollo urbano. Grandes cambios se han producido al impulso de las transformaciones de la ciudad post industrial. París no sólo es un conjunto armonioso de bellos monumentos históricos, de puentes y museos; es en primer lugar, una vida intensa que le confieren sus habitantes, son ellos los que hacen la ciudad y que reciben también el peso de su tradición. Es justamente esta población la que ha sufrido, en los últimos 20 años, transformaciones considerables.

Como consecuencia de ello podemos decir que París envejece y se aburguesa... por otra parte, la ciudad, su medio ambiente y el cuadro general de vida, es cada vez más controvertido y rechazado por sus habitantes.

Estos cambios que han ocurrido en París resultan tanto más espectaculares si se toma en cuenta el hecho que, nada verdaderamente importante, en el plano urbanístico, había sido realizado en la ciudad (salvo el Metropolitano, comenzado en 1900) desde los tiempos del Barón Haussman, durante el segundo Imperio, llamado en ese entonces "el asesino del París medieval", padre de la actual ciudad y creador de los grandes boulevares y de las anchas perspectivas.

LA POBLACION.

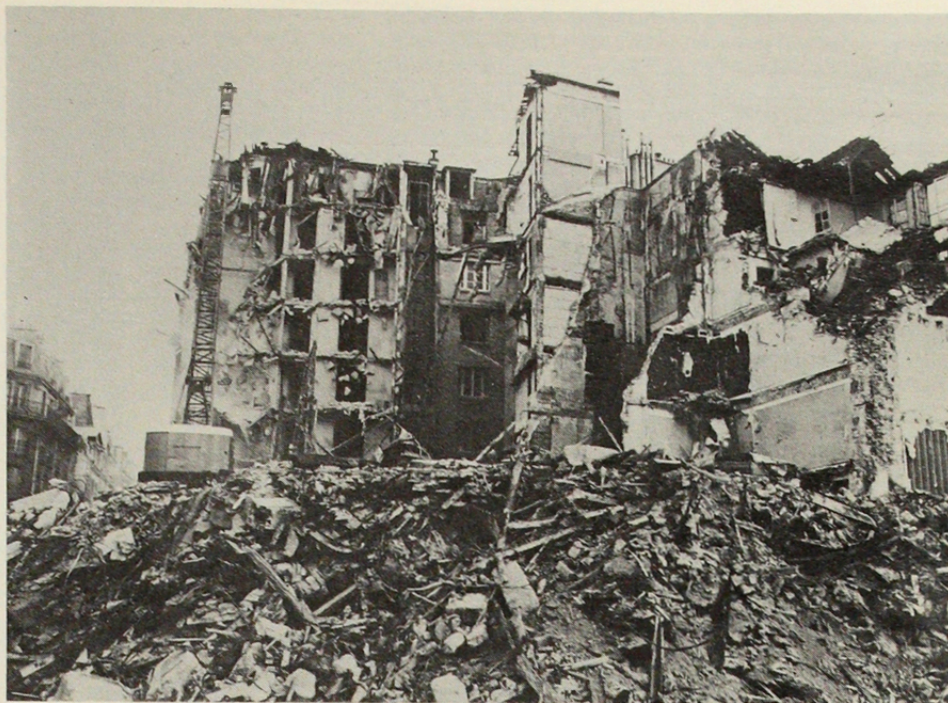
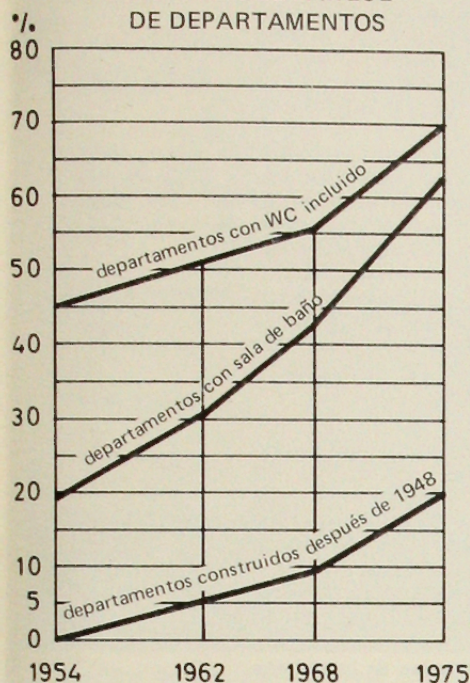
Durante largo tiempo se sostuvo que París, al igual que el resto del país, debería poseer una actividad importante del "sector secundario", es decir, tener una cierta cantidad de empleos industriales. Nadie se extrañaba de encontrar, al interior de París, grandes usinas tales como Citroen en Javel o Phanard en la Porte d'Ivry. Fue sólo con el advenimiento de la V República y el General de Gaulle que comienzan las grandes operaciones de renovación urbana, de descentralización industrial y de remodelación de la Región Parisina.

Dos razones impulsaron un inicio acelerado. En primer lugar un retardo inquietante de los equipamientos; si bien hace 20 años París contaba con más habitantes que hoy, no existían las grandes obras viales que son el boulevard Periférico, la vía expresa de la orilla derecha del Sena, ni estacionamientos subterráneos, ni grandes hoteles modernos, ni centro de negocios digno de ese nombre. En segundo lugar, existía una crisis habitacional de proporciones, más a nivel cualitativo que cuantitativo. En 1962 el 50 % de los departamentos de París no tenían WC en el interior, 70 % no disponían ni de baño ni de ducha y el 68 % de ellos estaba constituido por menos de 3 piezas! Hoy día esas cifras han caído a 30 %, 45 %, y 58 % respectivamente (como puede verse, subsisten aún serios problemas). Ver gráfico

La iniciativa de los poderes públicos y las medidas incitativas dirigidas a los promotores inmobiliarios lograron el desencadenamiento de vastas operaciones de urbanismo. La demolición y posterior reconstrucción de sectores insalubres, la partida hacia los alrededores de París de muchas industrias, así como las fuertes invasiones realizadas en el negocio inmobiliario, transformaron el mercado de la construcción parisina en uno de los grandes negocios del país. Las consecuencias de estas transformaciones son naturalmente, algunas positivas y otras negativas. En general, se cargan al Debe de estas operaciones la degradación del medio ambiente y del "cadre de vie", pero no podemos negar los aspectos positivos que ellos han aportado. En 1974 un informe del Hudson Institute señalaba: "París, lugar de residencia, centro nacional económico y político, centro intelectual, presenta características de una ciudad precocemente post industrial. Ella está, visto lo anterior, en mejores condiciones para afrontar el porvenir que la mayoría de las grandes ciudades actuales". Sin embargo, a los aspectos negativos ya señalados hay que agregar algunas evoluciones y cambios bastante deplorables.

Entre los censos de 1954 y 1975, la población de París cayó de 2.800.000 habitantes a 2.300.000, es decir, perdió en 20 años 550.000 habitantes, un 20 % de su población. Este movimiento de despoblación, que se había iniciado débilmente antes de la 2ª. Guerra Mundial, ha sufrido una aceleración brutal en los últimos años, llegando a un ritmo de 40.000 habitantes por año entre 1968 y 1975. El éxodo se produce en dirección del resto de la Región Parisina, la cual ha crecido constantemente alimentada por el flujo

MEJORA DEL PARQUE DE DEPARTAMENTOS



Foto, APUR

...“50.000 departamentos fueron demolidos”...

de parisinos y la llegada masiva de los provincianos. Hoy la población de París no representa, sino el 23 % de la Región Parisina, siendo que en 1954 representaba el 40 %.

Una despoblación no homogénea

Esta pérdida de población afecta diferentemente a los parisinos según sea su edad, su medio social o su lugar de residencia. **Se observa en primer lugar un envejecimiento de la población que ha permanecido en París.** En 20 años (1954 / 1975) el número de niños menores de 15 años se ha reducido en 33 %. Sea por elección, sea por necesidad, los matrimonios jóvenes dejan París, buscando un lugar donde habitar que corresponda mejor a sus necesidades y a sus ingresos. Como contrapartida, el número de personas mayores de 65 años, en el mismo período, ha pasado de 307.000 a 415.000, o sea, ha aumentado en 35 %. El fenómeno se observa en la práctica en las escuelas, cuyas aulas de primeros años están, en algunos lugares, casi vacías, lo que obliga a adaptaciones y a disminuir las plazas de maestros. *“De seguir esta evolución, pronto tendremos que ocuparnos de reconvertir las escuelas en asilos de ancianos”*, comentaba con humor recientemente un arquitecto parisino. Por otra parte, basta mirar en plazas y jardines, en cuanto aparece un rayo de sol, se pueblan de una gran cantidad de ancianos, siendo los niños una minoría evidente.

Al envejecimiento de la población de París se agrega su aburguesamiento. La comparación de las cifras de los censos de 1954 y 1975 permite hacer esta afirmación. En efecto, en 1954 los *“Profesionales y cuadros superiores de la industria y el comercio”* representaban el 8,1 % de la población activa; en 1975 eran 190.000 personas, o sea el 26,9 %. En el otro extremo de categorías socio-profesionales, los obreros, que en 1954 representaban el 30,6 % de los activos, habían perdido en 1975 el 47 % de sus efectivos y no representaban, sino el 22 % de la población activa. Muchos barrios otrora populares, como Montmartre, le Marais, Grenelle o la Montaigne Sainte - Gèneviève, son hoy habitados casi exclusivamente por sectores de un nivel de ingresos más que suficientes o francamente elevados . . . y la evolución sigue. Barrios enteros como Place d'Italie y más recientemente Belleville y Menilmontant (cantados en versos populares por Maurice Chevalier y Edith Piaf), sufren transformaciones que los convierten en lugares donde el precio de los arriendos, hace imposible que puedan vivir obreros y sectores modestos de la población. Valga como ejemplo el 5º Distrito, el famoso *“Quartier latin”*; de 16.000 obreros que allí vivían en 1954 hoy no quedan, sino 4.800, es decir, más del 70 % ha debido emigrar, buscando en las afueras de París un lugar para habitar al alcance de sus bolsillos.

Finalmente este proceso de pérdida de población, perceptible en todos los distritos, no es del todo homogéneo. Afecta principalmente al *“centro histórico”* de la ciudad, a los distri-

tos centrales. Los distritos 1º, 2º, 3º y 4º, los más afectados, han perdido en el curso de los últimos 20 años casi el 40 % de sus habitantes. Los distritos de la periferia son menos afectados: -10 % en el 16º, -7 % en el 19º, -1,7 % en el 13º.

Como único contrapeso a este éxodo de los parisinos está el aumento de la presencia de la población extranjera. Había 136.000 extranjeros en el París de 1954, lo que representaba un 5 % de la población. Hoy día esta cifra es de 450.000 (cifras del Min. del Interior), lo que significa que hoy casi un 20 % de los habitantes de París son extranjeros. Para algunos, claro está, París no es sino un lugar de visita o de estudio temporal, pero la mayoría se han instalado con sus familias, como se observa en la población de las escuelas maternas y elementales. Allí la proporción de niños extranjeros es aún mayor, llegando en las escuelas del 2º y 3er. distrito a más de 35 %.

POBLACION EXTRANJERA DE PARIS

Provenientes de	cantidad	%
Países Europeos:	162.400	52,2
— España	54.300	17,4
— Portugal	43.500	14,0
— Yugoslavia	16.400	5,3
— Italia	15.500	4,5
— Otros europeos	32.700	10,5
Países de África:	111.100	36,7
— Argelia	48.900	15,7
— Túnez	25.400	8,2
— Marruecos	17.100	5,5
— Otros africanos	19.700	6,3
Países de América:	14.100	4,5
Países de Asia	26.600	7,6

Como hemos visto, París ha perdido en 20 años el quinto de su población y este éxodo ha afectado fundamentalmente a las familias jóvenes y de escasos recursos. Nada de esto resulta sorprendente si se examina de cerca la evolución producida en los empleos y en las viviendas.

Las Viviendas.

A primera vista, a diferencia de lo observado con la población, el volumen del parque inmobiliario consagrado a la vivienda ha permanecido estable. París contaba en 1962 con 1.235.000 departamentos o viviendas. En 1975 estas eran 1.238.000. Sin embargo, la estructura y el valor de este parque ha variado mucho. En este lapso (1962 / 1975) se han construido 162.000 nuevos departamentos, 50.000 fueron demolidos y 150.000 fueron transformados, reagrupándose pequeños departamentos y piezas independientes en viviendas de mayor amplitud.

El esfuerzo de construcción no cesó de crecer; 75.000 vivien-

das por año entre 1956 y 1962; 10.000 por año de 1962 a 1968 y 15.000 por año entre 1968 y 1975. El dinamismo de la demanda provenía fundamentalmente de los inversionistas, lo que significó que se privilegiaran las viviendas de lujo, es decir, las de mayor rentabilidad. Los promotores guiados por la ley de la oferta y la demanda, organizaron programas de construcción de alto standing, aún en aquellos sectores como el centro histórico y el Marais. Aunque allí no se construyó (la demolición de los edificios antiguos de evidente interés arquitectural e histórico habría sido un verdadero crimen), se procedió a la "renovación" de los viejos edificios del siglo XVII y XVIII, pero entregándoles no sólo el confort moderno, sino además el lujo sólo asequible a los grupos de ingresos elevados. Son varios los aspectos de esta

evolución. En primer lugar, la disminución relativa de las viviendas sociales (HLM y ILM) (1) financiadas por el Estado y los municipios. En 1959 el 84 % de las construcciones era vivienda social, en 1975 esta proporción había caído a sólo 20 %. En segundo lugar, el vertiginoso aumento de los precios del metro cuadrado de la construcción. El precio medio del M2 de un departamento nuevo, que era de 2.500 Francos en 1966, pasó a 6.650 Francos en 1976 y a 10.800 Francos en 1980! . . . y este promedio encierra precios que van de 6.600 hasta más de 20.000 francos el M2! Entre 1966 y 1975, el alza media anual del precio del M2 fue de 14 %, esto es, el doble del alza del costo de la vida.

De este modo las categorías sociales más desfavorecidas no han tenido ninguna posibilidad de beneficiarse de esta renovación inmobiliaria de París. Ni siquiera pudieron muchos de ellos conservar sus viejas y mal equipadas habitaciones, puesto que a partir de 1962, 12.000 viviendas han sido eliminadas del parque cada año. De los 150.000 departamentos así desaparecidos, un tercio fue simplemente demolido, un quinto transformados en oficinas y una buena mitad rehabilitados y modernizados a gran lujo.

Si al fenómeno anterior agregamos la desindustrialización de la capital, el resultado es la obligación, para los sectores de ingresos bajos, los obreros y empleados de bajas rentas, de partir hacia las afueras de la ciudad. Otra consecuencia de estas mutaciones es que el París tumultuoso y revolucionario, pronto a la algarada y a la insurrección del pasado, y cuyos últimos destellos brillaron en Mayo de 1968, hoy día vota mayoritariamente por la derecha.

Desindustrialización y empleo.

La cuantificación del fenómeno de desindustrialización causa asombro; en el curso de los últimos 20 años (1954 / 1975), cinco millones de metros cuadrados de locales artesanales o industriales han sido demolidos. Por cada 7 metros cuadrados demolidos apenas si se reconstruía uno. De aquí la verdadera hemorragia de empleos "secundarios", es decir, industriales. París perdió 230.000 empleos "secundarios", al ritmo de 7.000 por año entre 1954 y 1962, 10.000 por año entre 1962 y 1968, 18.000 por año entre 1968 y 1973, llegando en 1975 a un ritmo de pérdida de empleos industriales de 25.000 por año!

Sin poder, o sin querer reconvertirse en empleados de oficina, o bien no queriendo habitar lejos de sus nuevos lugares de trabajo, los obreros de París se han visto obligados a emigrar junto con las industrias. Estos éxodos masivos no se han realizado sin desgarramientos y serios problemas humanos. Muchas veces las demoliciones eran precedidas de medidas de expulsión de gentes que habían habitado los viejos edificios por generaciones. Esto dió origen a verdaderos dramas, peleas y, a veces, verdaderas batallas con barricadas y todo! Es el origen también de las Asociaciones de Vecinos para luchar contra las expulsiones, contra las demoliciones y por el mantenimiento en su lugar de los actuales habitantes de las zonas de "rehabilitación".

París también se burocratiza.

Paralelamente un importante esfuerzo ha sido realizado en la construcción de edificios para oficinas. En el curso de los 10 últimos años se han aprobado permisos de construcción por más de 2 millones de metros cuadrados de oficinas. Los centros de negocios de Maine-Montparnasse, Gare de Lyon y de La Defense, han dinamizado la reconversión de estas zonas en lugares especializados para las oficinas de las grandes empresas. Sin embargo, la saturación de las necesidades, por una parte, y la crisis económica mundial que se inicia con la guerra de Kipur, en 1974, han hecho descender el ritmo de la producción de oficinas a diez veces menos de lo que fuera hace diez años. A este importante crecimiento del parque de oficinas, corresponde también un crecimiento en el número

de empleos "terciarios". Si bien, como decíamos anteriormente, los empleos "secundarios" han disminuido en París hasta no representar sino un 12,5 %, esto es, 250.000 empleos, la pérdida ha sido compensada por el aumento del sector terciario, siendo el resultado final que la cantidad de empleos de París, de casi dos millones, ha permanecido estable.

Sin embargo, resta saber si ello no encierra otro de los problemas que hacen sufrir a los parisenses: las migraciones cotidianas. En efecto, la pérdida de habitantes de París, ha afectado principalmente a la población joven, es decir, a los "activos". Actualmente viven en París 1.150.000 activos, de los cuales un 25 % trabajan en empresas situadas fuera de París. De este modo restan sólo 820.000 activos parisinos para cubrir los casi 2 millones de empleos que ofrece la ciudad. Esto origina un flujo cotidiano de más de un millón de personas que vienen de las afueras de París a trabajar al centro de la ciudad.

Migraciones cotidianas y transporte.

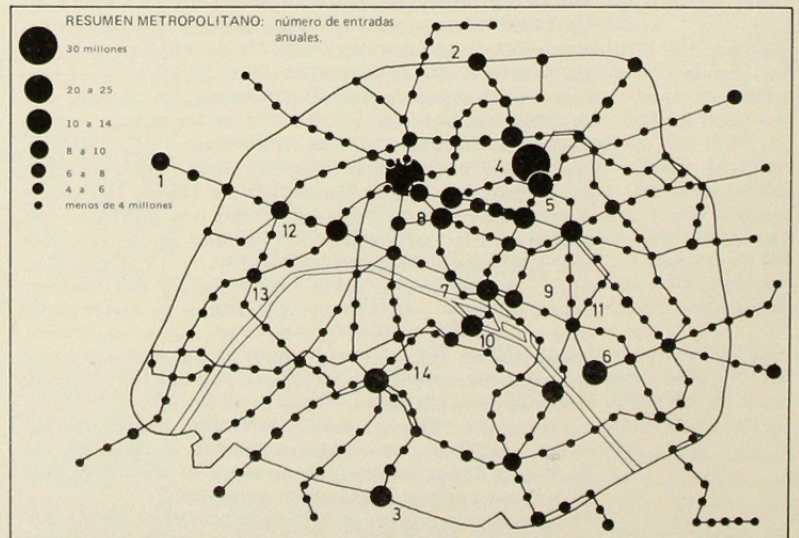
Sobre un total de 8 millones de desplazamientos (excluyendo los desplazamientos a pié), que se efectúan cada día, 4,2 millones tienen a los alrededores de París como lugar de origen o de destino, de los cuales 2 millones son desplazamientos domicilio - trabajo y vice - versa. Esto nos muestra que la inadecuación entre la localización de los empleos y la residencia de los trabajadores, engendra, ella sola, la cuarta parte de los desplazamientos registrados en París.

A la hora de máxima demanda, esto es, entre 17 y 19 horas, dos millones de parisenses y de habitantes de la periferia vuelven a sus hogares apretujándose en los metros, trenes y autobuses. La situación llegó a ser crítica en 1975, alcanzando algunas líneas de metro densidades de 7 pasajeros por metro cuadrado. Actualmente, las mejoras introducidas con el nuevo Metro Regional Expreso (R.E.R.), que cruza París de Este a Oeste y pronto lo hará de Norte a Sur, han reducido esas densidades a 4 ó 5 pasajeros por metro cuadrado. Puede decirse, a pesar de todo, que París posee una de las mejores redes de Metro del mundo, como puede apreciarse en el gráfico No 6. Una preocupación constante se advierte en mejorar el atractivo de los servicios de movilización colectiva, ya sea con la modernización de las estaciones de Metro, ya sea con la renovación de los autobuses y el otorgamiento de los "corredores" reservados exclusivamente a autobuses y taxis en las principales calles y avenidas, para disuadir el uso del automóvil.

Toda esta nueva política de transportes, de disuadir el uso del automóvil en la ciudad y favorecer los transportes colectivos, es el resultado de una conclusión importante a la que han llegado las autoridades de la ciudad, luego de años de experiencias frustrantes. En los años 60, París emprendió una serie de obras viales de gran envergadura para mejorar la circulación de los automóviles. Vieron la luz el Boulevard Periférico, los grandes "échangeurs" (tréboles) y las vías rápidas como la "vía expresa de la orilla derecha del Sena" y se proyectaba la vía expresa orilla izquierda. Fueron los años en que el Presidente Pompidou había dicho que "había que adaptar la ciudad al automóvil". Sin embargo, todas esas mejoras viales, a costo de enormes inversiones, duraban algu-

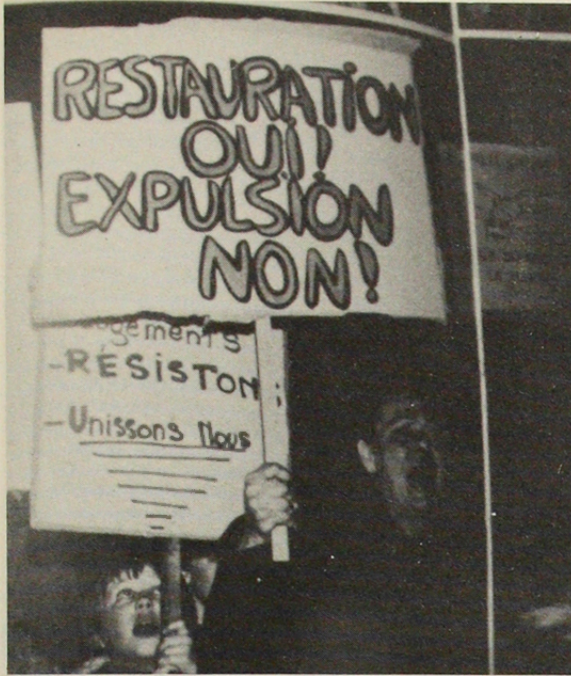
ALGUNAS ESTACIONES DEL METRO DE PARÍS

1. Pt. de Neuilly; 2. Puerta de Clichy; 3. Puerta de Orleans; 4. Est. del Norte; 5. Est. del Este; 6. Est. Lyon; 7. Chatelet; 8. Opera; 9. Hotel de Ville; 10. St. Michel; 11. Bastilla; 12. Etolle; 13. Trocadero; 14. Montparnasse.



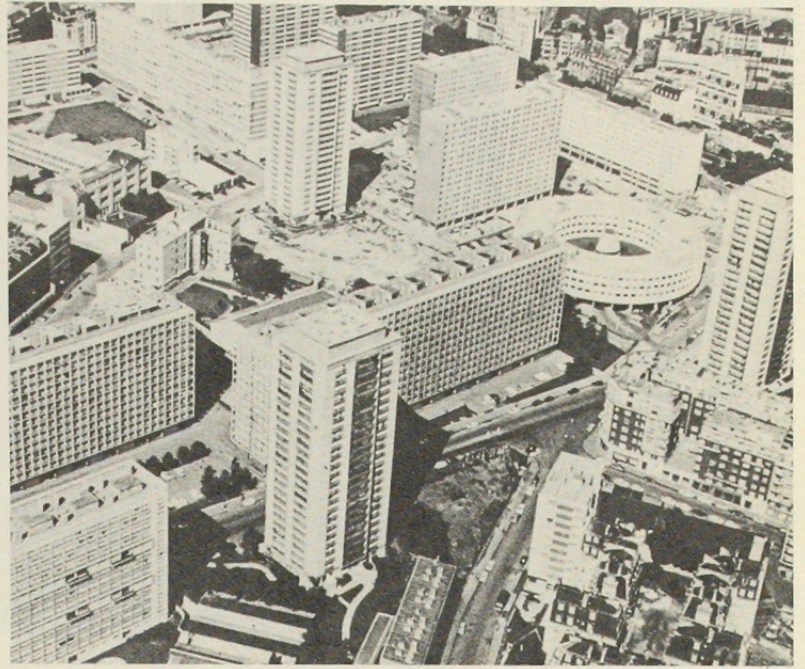
En 1976, sobre 277 estaciones de metro, las 10 principales estaciones recibieron ellas solas el 19 % del número de viajeros entrantes, los 15 primeros 25 % y las 65 restantes figuran aquí con un 54 %.

(1) HLM: Habitation à loyer modéré. (vivienda de arriendo moderado).
ILN: Immeuble à loyer normal. (inmueble de arriendo normal).



... "medidas de expulsión de gentes que habían habitado los viejos edificios por generaciones"...

... "vastas operaciones de urbanismo"... (Quartier Place d'Italie).
Foto. La Documentación Francesa.



nos meses, a veces sólo semanas . . . y se volvía nuevamente a la congestión, a los enormes tacs y a la circulación a velocidad de tortuga!

La razón de este fenómeno es que cada mejora vial es una incitación al uso y al abuso del automóvil como medio de desplazarse, y el resultado es que se vuelve rápidamente a la saturación de la circulación de vehículos con los nuevos que se incorporan, atraídos por las nuevas obras viales. El aumento inconsiderado de automóviles produce la invasión de veredas, plazas y parques por los vehículos que no encuentran lugar donde estacionarse. Esto crea la sensación de degradación del medio ambiente que llega a ser intolerable. Las protestas no se hicieron esperar, las protestas de las Asociaciones de vecinos y las campañas de la prensa, ayudadas por la crisis de la energía y las brutales alzas del precio del petróleo (Francia importa el 100 % del petróleo que consume), produjeron un vuelco en la opinión pública que obligó a las autoridades a variar de política. Actualmente en París el esfuerzo está dirigido a incitar a sus habitantes a no usar cotidianamente el automóvil propio y a reemplazarlo por el transporte colectivo.

La circulación.

Unas pocas cifras para comprender la complejidad del problema de la circulación. París posee calles y avenidas que permiten la circulación de 110.000 vehículos como máximo (control efectuado por fotografía aérea) y el estacionamiento regular de otros 250.000. Por otra parte, el parque de automóviles de París es de 520.000 automóviles y el de París y su región circundante 2,7 millones; cotidianamente entran y salen de París 2,5 millones de vehículos y, alrededor de las 15 horas, más de 670.000 automóviles estacionan en la capital, 60.000 de entre ellos en forma ilícita. El promedio diario de circulación es de cerca de 100.000 vehículos; basta que por cualquier circunstancia el número de personas, que decidan utilizar su automóvil ese día, aumente en 10 a 20 %, para que se produzca la saturación y tacs enormes. Es así como las migraciones cotidianas, que se realizan en las condiciones descritas, contribuyen a aumentar el sentimiento de degradación en la forma de vida de los habitantes de los alrededores que deben trabajar en París. Sin embargo, los parisinos, aparentemente menos afectados por estos problemas, no son por consiguiente más felices. El precio que muchos deben pagar por el privilegio de habitar en el corazón de la aglomeración, en París intramuros, se traduce, sea en un esfuerzo financiero casi incompatible con sus ingresos, sea por tener que soportar el habitar en viviendas en malas condiciones.

Hemos visto más arriba como ha aumentado el valor de los arriendos al doble del ritmo del alza de precios al detalle. Muchas familias consagran al arriendo más de 1/3 de sus ingresos, cuando el máximo admitido como norma es 25 %.

Es decir, ellas deben disminuir otros gastos, comida, vestuario o diversiones, para poder continuar viviendo en París. La categoría marginal de burgueses que pueden comprar departamentos a 20.000 francos el metro cuadrado en los distritos 6º, 7º ó 16º, no debe esconder a la multitud de parisenses que pagan de 1.500 a 2.500 francos mensuales por un departamento de 2 piezas y 50 metros cuadrados de superficie. La imagen de "un París para ricos" debe aceptarse entonces con prudencia; lo que resulta cierto a nivel de la tendencia no lo es del todo en la realidad inmediata.

Un sentimiento generalizado de deterioro.

A las penas y problemas anteriormente descritos, cuantificables en sí, se agregan otros que, si bien subjetivos, no dejan de pesar en el ánimo y en el sentimiento de los habitantes de París de vivir en un cuadro de constante deterioro de su paisaje vital.

La renovación de París se ha traducido, en efecto, por la aparición de los grandes conjuntos habitacionales, verdaderas "usinas para habitar" (sectores tales como Place d'Italie, Porte de Choisy, Place des Fêtes), y de "usinas para trabajar en oficinas" (sectores de La Defense, Maine-Montparnasse, Gare de Lyon). La civilización del cemento y de los deshumanizados y fríos edificios de 600 y más departamentos progresa hacia el interior de París a pasos agigantados. Algunos barrios se ven casi muertos al llegar la noche, los alrededores de París sumergidos en un silencio de cementerio. Los teatros se cierran, los cines se reagrupan, los mercados bullentes de vida desaparecen . . . Una cintura de altas torres comienza a circundar a la ciudad. "Si era para volver a encontrar aquí Manhattan, mejor me hubiera quedado en Nueva York", me decía un amigo norteamericano al ver este espectáculo. Muchos son los que se quejan por la desaparición del París de antaño, el París popular de los films de Marcel Carné, de las novelas de Simenon y del inspector Maigret. Richard Cobb (1) es uno de los que comenta con vehemencia, humor y con la pasión de un enamorado de París, las transformaciones sufridas por algunos barrios populares (ver recuadro).

El debate entre los "modernistas" y los que luchan por la mantención de un paisaje urbano de escala humana, se ha desarrollado vigorosamente en los últimos años. Según los primeros, París debe adaptarse a las exigencias económicas, sociales y estéticas de nuestro tiempo, como lo ha hecho ya en el pasado a lo largo de su historia. Más aún que cualquiera otra ciudad europea, la capital de Francia merece ser marcada por la arquitectura y las formas del presente siglo. Si bien es necesario conservar cierta herencia del pasado, ello debe hacerse sin menoscabo de los imperativos de la hora presente: lucha sin cuartel contra un parque inmobiliario vetusto, lo que implica la demolición de manzanas enteras y su reem-

(1) Richard Cobb. "The Assassination of Paris". The N. York Review of Books. Fev. 1980.

"La civilización del cemento y de los deshumanizados y fríos edificios de 600 y más departamentos progresa hacia el interior de París a pasos agigantados" . . .



Foto, APUR.

plazo por vastos programas de construcción; eliminación de las molestias provocadas por instalaciones industriales anticuadas, antiestéticas, sucias y ruidosas, que se acomodan mal con las exigencias de una gran ciudad; la aireación del espacio urbano, gracias especialmente a la construcción de torres que permiten liberar el terreno; adaptación de la red vial a la circulación del automóvil.

La concepción contraria se interesa fundamentalmente por el entorno en el cual se desarrolla nuestro qué hacer cotidiano, lo que se ha dado en llamar "*la qualité de la vie*". El trabajo de remodelación de París, para ellos, debe inspirarse tanto en consideraciones psicológicas y sociales como en consideraciones puramente basadas en la lógica económica. Las áreas verdes no debe aparecer como el sub producto de las construcciones, sino que deben buscarse y proyectarse como un fin en sí mismo; la proliferación de edificios especialmente concebidos para oficinas es condenado, porque contribuye a la multiplicación de las migraciones cotidianas y tiende a destruir las relaciones de vecindad. El automóvil es acusado de ser el portador de todos los males y por lo tanto, su uso debe ser desalentado y restringido por todo tipo de medidas. En síntesis, hay que rehabilitar la vieja ciudad con sus jardines, con sus niños jugando en las calles, con sus peatones y sus artesanos, sus mercados y plazas, para una vida más armoniosa, más tranquila y feliz.

Entre estas posiciones extremas el debate es duro y algunas veces agrio, sobre todo cuando detrás de conceptos urbanísticos se mueven intereses tan poderosos como los ligados a la industria automotriz, a la construcción y al patrimonio inmobiliario.

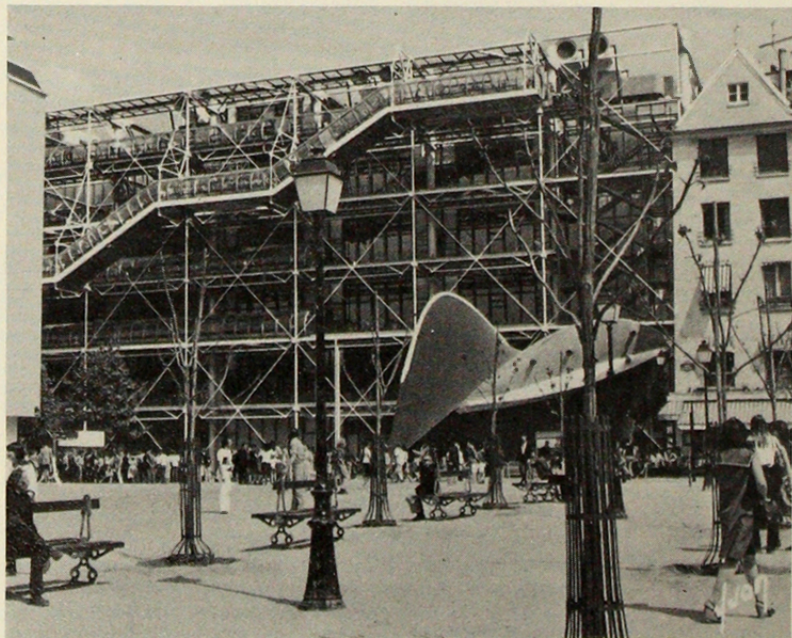
Un documento de orientación.

La Municipalidad de París ha tratado de equilibrar racionalmente las dos tendencias anteriormente esbozadas, en su reciente documento de orientación el S.D.A.U. (Schema Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Ville de París), elaborado por el Atelier Parisien d'Urbanisme, la oficina de estudios urbanísticos de la Municipalidad de París. En él se definen los siguientes objetivos urbanísticos de la ciudad:

- Defender la función residencial de París.
- Limitar el número de empleos que se ejercen en París y combatir un desequilibrio demasiado acentuado de su estructura.
- Evitar una disociación geográfica demasiado marcada en las diversas funciones de la ciudad. Reequilibrar París hacia el Este.
- Desarrollar y mejorar los medios de locomoción colectiva: Metro, Autobus, R.E.R. Dar prioridad al transporte colectivo.
- Revalorizar el "*cadre de vie*" y aumentar los equipamientos comunitarios.
- Preservar el carácter de París y reafirmar su brillo como capital.

Estos objetivos tratan de armonizar las necesarias modificaciones y adaptaciones de la ciudad a la vida moderna, dentro del respeto estricto de su patrimonio arquitectural e histórico: pretenden mejorar las condiciones de habitabilidad de los barrios antiguos y excesivamente degradados, sin producir trastornos sociales y humanos, lograr de ese modo, que París continúe siendo la ciudad multifacética, la ciudad popular e internacional, centro de atracción e irradiación cultural que siempre hemos conocido.

Porque París, a pesar de todo, sigue siendo el lugar de encuentro de las corrientes artísticas y culturales de todos los tiempos; es una ciudad donde el vivir es exaltante y enriquecedor. Su encanto ha sido abundantemente cantado por escritores y poetas; sus techos han abrigado a todos los rebeldes, a los exilados de todas partes, a todos los innovadores, a todos los vanguardistas. Esta es su gran riqueza, París no sólo es una gran ciudad, es la capital de un mundo, que expresa allí todas sus contradicciones y que vibra y late al compás febril de su historia.



"... la capital de Francia merece ser marcada por la arquitectura y las formas del presente siglo..." (Centro Nacional de Arte y Cultura George Pompidou).