

21 / 04 / 2014 → 02 / 05 / 2014

VILLES PARTENAIRES : Asunción - Montevideo - Rosario - Santa Fe - Paris

ÉCOLES/UNIVERSITÉS PARTENAIRES :

Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño. Universidad Nacional de Rosario, UNR-FAPyD, Argentine

Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad Nacional del Litoral, UNL-FADU, Argentine

Facultad de Arquitectura, Diseño y Arte de la Universidad Nacional de Asunción, FADA-UNA, Paraguay

Facultad de Arquitectura, Universidad de la República, UR-FA, Uruguay

École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-La Villette, ENSAPLV, France

ORGANISATION DU WORKSHOP DE ROSARIO :

UNR-FAPyD, Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño. Universidad Nacional de Rosario, et en particulier

M. Le Professeur Roberto KAWANO et Mme la Directrice de la Faculté, Isabel RAMIREZ.

Avec la collaboration de la Metropolitana, Unidad de Planificación y Gestión Estratégica de la Municipalidad de Rosario, en la personne de Mme Mirta LEVIN, Arquitecta, Directora general.

32°S

GROUPE CAPITAN BERMUDEZ : ÉTUDIANT-E-S , ENSAPLV, Mohamed ASLI, Emmanuel PERRENES, Caterina ZEVOLA.

UNR-FAPyD (Rosario), Magdalena AGUIRRE, Andrea BRUSCO, Juan Pablo GARCIA, German HEIN, Rodrigo OCHAGAVIA, Maria Paola SEGALA, Sofia SOLOVITAS. **UNL-FADU (Santa Fe)** : Ricardo ROBLES, Yanina GARANZINI.

FADA-UNA (Asunción), Gabriella FERNANDEZ BALMACEDA. ENSEIGNANT(E)S, UNR-FAPYD (ROSARIO), Roberto

KAWANO, Sebastian GEMIL, Marina BLANCA, Emiliano QUIZZO, Fabian GAMBA. **UNL-FADU (Santa Fe)**, Diego VALIENTE A.

UR-FA (Montevideo), Mercedes MEDINA, Marcelo VAROSA.

GROUPE PEREZ : ÉTUDIANT-E-S , ENSAPLV, Mona ABDELAZIZ, Ghizlane HBARI, Alexandra HOBARTH, Clément TROUCHE.

UNR-FAPyD (Rosario), Federico GEFRY, Juliana HOLZER, Iara ROMO, Nicolas SABATTÉ, Georgina SAMBOLINO. **UNL-FADU (Santa Fe)**, Marianela AMICO, Maria MACIEL, Marianela MÜLLER. **UR-FA (MONTEVIDEO)**, GAGLIARDI Claudia, MATTO Natalia.

ENSEIGNANT-E-S : ENSAPLV : Claudio SECCI. **UNR-FAPYD,** Oscar BRAGOS, Alejandra PARUSINI, Mauro LATOUR, Pablo MAZZARO.

GROUPE PUEBLO ESTER : ÉTUDIANT-E-S , ENSAPLV, François EXTRAT, Emna HACHICHA, Cyrine KHALFALLAH, Federico

PALAU. **UNR-FAPYD**, Maria Guadalupe BUCCA, Julieta LOMBARDO, Florencia COGLIOLO, Sofía LUCARINI, Gonzalo MONTOYA,

Romina BINNER, Anner MODESTINI. **UNL- FADU**, Victoria BUFFA, Josefina OBEID. **ENSEIGNANT-E-S: ENSAPLV**, Marc BOURDIER.

UNR-FAPYD, Juan Manuel ROIS, Octavio PROCOPIO, Victoria MILICICH, Nadia JACOB. **DE PUEBLO ESTER** : Raül A. CURTI

(Maestro Mayor de obras).

PARTENAIRES LOCAUX : ROSARIO, Agence Métropolitaine de Rosario, la Metropolitana, Unidad de planificación y gestión estratégica Rosario et en particulier Mme Mirta LEVIN, Architecte et Directrice de l'agence et plusieurs de ses collaborateurs.

PEREZ, Les responsables et les employés du Complejo Municipal Multifuncional pour la mise à disposition de leurs locaux et l'aide quotidienne lors du travail de terrain. Roxana ALBANESI, Professeure et chercheuse à la Facultad de Ciencias Agrarias,

Universidad Nacional de Rosario, Zona Rural Zavalla. **PUEBLO ESTHER**, Raül A. CURTI, Maestro Mayor de obras.

CONFÉRENCIERS INTERVENUS LORS DU WORKSHOP : Mirta LEVIN, Arquitecta, Directora general de la Metropolitana, Unidad

de planificación y gestión estratégica Rosario, Paolo BARESI, Professeur à la UNR-FAPyD, de Rosario, Mariana MONGE, Directrice de la Unidad Especial de Gestion Ferroviaria, Dr. Arq. Hector FLORIANI, professeur et responsable d'une chaire d'urbanisme à la UNR-FAPyD.

INVITÉS À LA PRÉSENTATION PUBLIQUE DES TRAVAUX À PARIS, LE 4 JUILLET 2014 : Florinda AMAYA, architecte, urbaniste, professeure à l'Université Centrale du Venezuela, Caracas, Pierre BOUCHÉ, architecte et urbaniste, enseignant à l'ENSAPLV,

responsable d'autres workshops en Inde et en Turquie, Marcela CONCI, architecte et urbaniste argentine, architecte DPLG, installée en France, Luis LOPEZ, sociologue, enseignant à l'ENSAPLV, Christian MUSCHALEK, architecte urbaniste, ancien

professeur à l'ENSAPLV, initiateur de la coopération France & Mercosur +, Charles VITEZ, architecte, mobilité et diplôme sur la «Villa 31» à Buenos Aires.

ROSARIO

PÉRIPHÉRIES D’AILLEURS

MOBILITÉ, CONNECTIVITÉ ET ACCESSIBILITÉ DANS L’AIRE MÉTROPOLITAINE DE ROSARIO

Apprendre des villes sud-américaines

Le point d’orgue de l’enseignement et du dispositif pédagogique semestriel de cette action internationale consiste en un atelier intensif (workshop) en Amérique du Sud avec des étudiants et des enseignants en architecture provenant de six pays de cette région.

Depuis 2006, les partenaires s’interrogent ensemble sur les pratiques du projet urbain et se sont déjà donné comme cas d’études 8 villes sud-américaines. Les situations de projet ont abordé les enjeux particuliers de villes :

- où l’urbanisme est mis à mal ;
- où la planification habituelle, à savoir celle qui maîtrise le développement urbain, ne suffit plus ;
- où la planification informelle devient une forme d’urbanisation courante ;

- où des secteurs urbains très fortement équipées en côtoient d’autres ne possédant pas les services de bases minimum (eau, le tout à l’égout, électricité...) ;
- où les mutations sont rapides (croissance, migration...) ;
- où des territoires urbains sont habités alors qu’ils sont exposés à de risques connus (inondations, éboulements...).

Ces situations de projets sont abordées par une démarche particulière dominée par le travail de terrain, ce dernier étant considéré comme espace de référence de l’émergence des projets architecturaux et urbains.

Selon ces principes, chaque année, l’un des partenaires organise un workshop structuré à partir de trois aspects :

- un enjeu local à mettre en discussion par le projet architectural et urbain ;
- des situations précises et des sites concrets pertinents pour tester cet enjeu ;
- des rencontres avec les acteurs (société civile, élus, instituts d’urbanisme, etc.) porteurs de connaissances et de responsabilités en rapport avec cet enjeu.

En 2014, le workshop a été l’occasion de reprendre et appréhender un territoire et un enjeu urbain qui était apparu lors d’un précédent workshop à Santa Fe en 2007, mais en se déplaçant dans l’autre grande ville de la région, Rosario.

Rosario : une ville et une situation territoriale sous pression

La ville de Rosario est une ville nouvelle du XIXe siècle. Son essor est lié à l’arrivée du chemin de fer et l’installation d’un port de marchandises au bord du Rio Paraná. Ce port relie le profond arrière-pays à l’océan Atlantique, via le Rio de la Plata. De ce dernier, d’impressionnants cargos, porte-conteneurs et pétroliers, s’engouffrent aujourd’hui dans le Paraná sur environ 500 kilomètres jusqu’à Rosario. À partir de là, il faut transborder les marchandises sur des embarcations fluviales pour continuer sur le fleuve, ou alors, passer au transport ferroviaire. Ainsi, le port de Rosario est le point de passage de l’énorme production agricole et minière provenant de l’arrière-pays argentin de la Pampa

PERIFERIAS ROSARINAS

MOVILIDAD, CONECTIVIDAD Y ACCESIBILIDAD EN EL ÁREA METROPOLITANA DE ROSARIO

Aprender de las ciudades de América del sur

El punto culminante de la experiencia académica semestral de esta acción internacional consistió en la realización de un taller intensivo (workshop) en América del Sur, la cual conto con la participación de estudiantes y profesores de las escuelas de arquitectura de seis países de la región Latinoamérica.

Desde 2006, los diferentes integrantes de la cooperación han venido trabajando sobre “las prácticas del proyecto urbano” en 8 ciudades de América del Sur.

Distintas situaciones urbanas en estas realidades permitieron abordar retos particulares de estas ciudades tales como:

- la planificación urbana sufre y resulta insuficiente, pues no alcanza mas a organizar y controlar el

desarrollo urbano, no llega a integrar nuevos fenómenos urbanos;

- la producción informal de la ciudad, la cual se ha convertido en una práctica de urbanización común y creciente;
- los fuertes contrastes entre unas zonas urbanas densamente equipadas y otras donde son inexistes o deficitarios los servicios básicos mínimos (agua, alcantarillado, electricidad,...);
- las mutaciones rápidas que transforman los territorios urbanos (crecimiento, migraciones,...)
- las zonas urbanas habitadas que están constantemente expuestas a peligros y riegos conocidos (inundaciones, deslizamientos de tierra...).

Estas situaciones urbanas se han abordado desde un enfoque particular, donde se considera el ‘TRABAJO DE CAMPO’ como punto de partida y espacio de referencia para el surgimiento de los proyectos arquitectónicos y urbanos.

Considerando estos principios, cada año uno de los socios del programa organiza un taller estructurado a partir de tres aspectos fundamentales:

- proponer un desafío local importante que se debata gracias a los proyectos urbanos;
- elegir situaciones específicas y lugares

particulares pertinentes para poner a prueba este desafío;

- incluir y trabajar con agentes locales (sociedad civil, oficinas de planificación, funcionarios electos, etc.) portadores de conocimientos y responsabilidades con respecto al desafío.

El taller del 2014 fue la ocasión para retomar y asumir un territorio y un desafío urbano cuyo precedente fue el taller en la ciudad de Santa Fe, en Argentina, el cual se realizó en el 2007. En esta ocasión nos trasladamos a otra importante ciudad de la región: Rosario.

Rosario: ciudad y situación territorial bajo presión

Rosario es una ciudad nueva del siglo XIX. Su desarrollo está vinculado a la llegada del ferrocarril y la instalación de un puerto de mercancías en el borde del Río Paraná. Este puerto conecta un profundo “hinterland”, la Pampa, al Océano Atlántico a través del rio. Impresionantes buques de carga, barcos - contenedores y buques petroleros, recorren el Paraná unos 500 kilómetros hasta llegar a Rosario. A partir de allí, se transbordan las

pour son exportation mondiale. Cette dynamique agro-portuaire constitue la force économique de Rosario. Depuis le XIX^e siècle, cette ville est l'un des deux plus grands ports et nœuds ferroviaires du pays ; l'autre se situant dans la capitale, Buenos Aires. À l'échelle urbaine, le port a établi la principale relation de Rosario au le fleuve Paraná. Depuis les années 1980, une conjoncture particulière change cette relation. La fin proche de la dictature et la politique néolibérale de la fin du XX^{ème} siècle (1990-2000) esquissent le démantèlement du réseau ferré étatique qui se privatise. Les immenses structures ferroviaires et portuaires situées au centre de Rosario ont ainsi été peu à peu abandonnées, laissant place à d'énormes friches.

Dans les années 1980, les autorités locales réagissent face à ce processus d'obsolescence. Un projet emblématique demandé à l'architecte espagnol Oriol Bohigas marque la conversion de ces friches portuaires (1993). La figure urbaine de ce projet est constituée d'un édifice-escalier qui relie le niveau de la ville située sur une terrasse rocheuse, au quai bas de l'activité portuaire. Ce quai bas a été converti en un nouveau parc, El Parque de

España, qui a initié le renouvellement de la relation de la ville au fleuve, offrant de lieux publics sur la dizaine de kilomètres de friches portuaires situées le long du Paraná. Si l'activité portuaire ne semble pas avoir diminué, elle s'est déplacée au sud et au nord de la ville. Producteurs agricoles et armateurs privés ont racheté des concessions et entretiennent aujourd'hui les réseaux ferrés qui leur sont nécessaires à l'acheminement des productions agricoles de la Pampa vers le Paraná. Ces nouveaux ports se situent non plus sur le territoire municipal de Rosario mais sur celui de petites municipalités en périphérie.

Si les taxes portuaires ne retombent plus dans les caisses de la ville de Rosario, celle-ci est devenue le lieu de l'investissement de ces riches producteurs agricoles et armateurs qui se consacrent aujourd'hui en majorité au transport et à la culture de soja transgénique. Depuis la terrible crise de l'Argentine en 2001, ces acteurs économiques semblent préférer investir dans la pierre en lieu et place de la finance. Ainsi, placent-ils leur argent, entre autres, dans des projets tels qu'un quartier de tours en construction sur des friches d'une ancienne

gare au nord du centre, transformant physiquement et socialement les quartiers environnants.

L'enjeu proposé au workshop : la périphérie en question

Les transformations et les mutations profondes à l'œuvre à Rosario dans les dernières décennies s'accompagnent de la mise en place de nouveaux outils de planification ainsi que de nouveaux services techniques. En 2004, le ‘Nuevo plano urbano’ (plan municipal) est entré en vigueur après avoir essuyé fortes controverses et résistances. De ces tensions, des visions de la ville différentes et de nouveaux acteurs ont émergé, issus en particulier de la société civile, qui ont donné naissance à des mouvements associatifs très politisés à l'instar du «Movimiento Giros».

Après avoir présenté ce plan urbain pour la ville centre, l'équipe de l'agence urbaine a été invitée à prendre en main une nouvelle agence métropolitaine : la ‘Metropolitana, Unidad de Planificación y Gestión Estratégica’ de Rosario. En mai 2014, cette agence a présenté un plan stratégique métropolitain. Les autorités de Rosario

mercancías en barcos de menor calada por el río o si no se trasladan al ferrocarril. Es así como el puerto de Rosario se constituye en el punto de transferencia en la ruta que conduce la enorme producción agrícola de la Pampa a su exportación mundial. Estas actividades agro-portuarias son la base de la económica de Rosario. Desde el siglo XIX, esta ciudad es uno de los mayores puertos y nodo ferroviarios del país; el otro importante se haya localizado en el distrito capital de Buenos Aires. A escala urbana, el puerto siempre ha condicionado la relación entre Rosario y el río Paraná. Sin embargo a partir de la década de 1980, una coyuntura especial cambia esa relación. El fin de la dictadura y el inicio de una política neoliberal de finales del siglo XX (1990-2000) delinear el desmantelamiento de la red ferroviaria estatal, la cual en parte se privatiza. Las enormes instalaciones ferroviarias y portuarias situadas en el centro de Rosario fueron abandonadas gradualmente, dejando un vasto erial portuario. En la década de 1980, las autoridades locales reaccionan frente este proceso de obsolescencia. Un proyecto emblemático para la conversión del vasto erial portuario fue solicitado al arquitecto

español Oriol Bohigas para la transformación de los terrenos portuarios abandonados. La propuesta urbana del proyecto (1993) consistió en un edificio – escalera urbana, para conectar el nivel de la ciudad, ubicada en una terraza rocosa, con el nivel del muelle del área antigua del puerto. Este sector se convirtió en un nuevo parque, El Parque de España, lo que inició la renovación de la relación de la ciudad con el río: casi diez kilómetros de espacios públicos, en los antiguos espacios portuarios baldíos a lo largo del río Paraná. Si bien la actividad portuaria no parece haber disminuido, la misma se trasladó al Sur y al Norte de la ciudad. Los agricultores y los propietarios privados compraron concesiones y mantienen las redes ferroviarias que son necesarios para el transporte de las producciones agrícolas de la Pampa al Paraná. Los nuevos puertos están ubicados fuera del dominio municipal de Rosario y se localizan en pequeños municipios de la periferia. Con la construcción de estos nuevos puertos fuera de Rosario, el beneficio de la renta urbana disminuyo en la ciudad. Los ricos agricultores y propietarios de tierras, que actualmente se dedican al cultivo y comercialización principalmente de la soja transgénico, prefieren invertir en el sector

inmobiliario construyendo edificios en Rosario. Desde la terrible crisis de 2001 en Argentina, los actores económicos parecen preferir invertir en propiedades que en las finanzas. Es el caso, por ejemplo, del nuevo distrito de edificios de alta densidad, construido en terrenos baldíos de la antigua estación ferroviaria al norte de Rosario, lo que genero un proceso de transformación física y social de las vecindades próximas.

El reto propuesto en el taller : la periferia en cuestión

Las transformaciones y los cambios profundos que tuvieron lugar en Rosario en las últimas décadas se acompañaron con la introducción de nuevos instrumentos de planificación y nuevas oficinas de planificación. En 2004, el “Nuevo plan urbano” (a nivel municipal) entró en vigencia a pesar de ser objeto de controversias y resistencia ciudadana. Nuevos actores con otras visiones sobre el futuro de la ciudad surgieron de estas tensiones, especialmente de la sociedad civil, movimientos

entrevoient ce plan comme le moyen de lancer un processus de consultation et de concertation entre la ville centre de Rosario et les municipalités de l'aire métropolitaine. À ce jour, ces municipalités de l'agglomération ont, en très grande majorité, répondu présentes.

Le workshop France & Mercosur + qui s'est tenu 21 avril au 4 mai 2014 s'est déroulé en relation avec cet événement urbain important pour Rosario. En collaboration avec la 'Metropolitana', l'Universidad Nacional de Rosario a proposé de questionner le devenir de la périphérie de l'aire métropolitaine de Rosario. Les petites municipalités qui gravitent autour de Rosario, résidentielles ou vivant d'économies agricole, ferroviaire et portuaire, vont se retrouver inscrites dans ce nouveau plan métropolitain avec des avantages et des inconvénients, des droits et des devoirs. Trois municipalités ont été retenues pour le travail du workshop : Capitán Bermúdez, au nord ; Pueblo Esther, au sud ; et Pérez, à l'ouest. Le processus induit par ce nouveau plan métropolitain a été une question qui a préoccupé les équipes pédagogiques du workshop, et en particulier celle de l'ENSAPLV: quel pourrait être

l'apport du travail universitaire à cette situation de projet métropolitaine ? Par défaut, il s'est agi de se positionner pour ne pas faire le même travail que celui de l'agence métropolitaine voire d'empiéter sur les actions en cours et à venir, par exemple, en allant voir comment les orientations stratégiques de l'agence métropolitaine pourraient prendre forme sur les territoires de ces trois municipalités.

En alternative, l'équipe de l'ENSAPLV a constamment tenté de positionner le travail universitaire en complémentarité. À l'inverse de la démarche « top-down » de l'agence métropolitaine, un patient travail de terrain a été entrepris en guise de défrichage pour voir quelles étaient les questions, enjeux, fragilités urbaines, processus d'émergence, de décroissance ou de mutation... à l'œuvre et visibles in situ. Par ailleurs, la visée d'un plan stratégique métropolitain étant le temps long, des projets locaux pourraient être consolidés voire formalisés dans les court et moyen termes, de sorte que le temps venu, la question se poserait de leurs articulations aux projets précis issus des stratégies métropolitaines.

Si le travail de terrain a tenté de partir du local, un « bottom-up », il ne s'agissait pourtant pas d'opposer local et global. Il a plutôt été question de produire une connaissance proche du terrain qui s'est avérée nécessaire et plus appropriée comme apport de l'université aux processus en cours dans l'aire métropolitaine rosarina.

Les équipes du workshop sont allées à la rencontre du terrain et certaines s'y sont même installées pendant le workshop. Cette rencontre avec ces trois terrains (leurs espaces, leurs acteurs, leurs processus de transformation, leurs enjeux spécifiques, leurs contradictions, ...) avait l'objectif de saisir tout ce qui pourrait faire projet, mériter l'attention, attendre de l'aide, susciter l'esquisse d'un devenir possible... Sachant que ces petites villes ont peu de moyens (en termes financiers, de personnel municipal, de compétences, etc.) pour organiser formellement la production de cette connaissance du terrain ainsi qu'une réflexion sur le développement urbain de son territoire municipal.

asociativos, algunos altamente politizados como el caso del “Movimiento Giros».

Luego de la presentación de este plan urbano para la ciudad-centro de Rosario, el equipo de la oficina urbana fue invitado a crear una nueva oficina a escala metropolitana: la «Metropolitana, Unidad de Planificación y Gestión Estratégica” de Rosario. Así, para mayo de 2014, este organismo presentó un plan estratégico metropolitano. Las autoridades de Rosario vislumbraron este plan como un mecanismo para poner en marcha un proceso de consulta y de cooperación entre la ciudad de Rosario y los municipios aledaños de la zona metropolitana. Ya en mayo 2014, la mayoría de los municipios del área metropolitana se habían incorporado a esta propuesta. El taller ‘Francia & Mercosur+’ se celebró del 21 abril al 4 mayo 2014, por lo cual fue fundamental incluir los procesos generados por el nuevo plan metropolitano de Rosario. El taller se propuso abrir un debate sobre el futuro de la periferia metropolitana de la ciudad, para cual se trabajó en colaboración con la «Oficina Metropolitana» y la Universidad Nacional de Rosario. Los pequeños municipios residenciales,

dependientes de ecónomas agrarias, portuarias o ferroviarias, ubicados en los alrededores de Rosario, fueron agregados en el nuevo plan metropolitano. Esta situación implico cambios con ventajas y desventajas, nuevos derechos y deberes dentro de la dinámica metropolitana.

Para el Workshop 2014 se propuso trabajar en tres de estos municipios: Capitán Bermúdez, al Norte; Pueblo Esther, al Sur; y Pérez, al Oeste. Frente al proceso inducido por este nuevo plan metropolitano, los equipos pedagógicos del taller, y en particular el de l'ENSAPLV se formularon la siguiente interrogante: cuál podría ser la contribución del Workshop como experiencia académica al desarrollo del proyecto metropolitano? Es importante aclarar que nuestro objetivo no era hacer el mismo trabajo que el de la oficina metropolitana, es decir desarrollar las estrategias y los proyectos propuestos en el plan para algunos sectores de estos tres municipios.

Desde una visión alternativa, el equipo de la ENSAPLV intento constantemente de precisar una lógica de complementariedad entre el trabajo

académico y la oficina metropolitana. De hecho, mientras que la lógica de la oficina metropolitana era «de arriba hacia abajo», el trabajo universitario se construyó a través un trabajo de campo para conocer cuáles eran los problemas, los desafíos, las fragilidades urbanas, los procesos de emergencia, decrecimiento o mutaciones... que se observaban en el sitio.

Por otra parte, un plan estratégico metropolitano se inscribe en una perspectiva de largo plazo. Por lo tanto como consecuencia u oportunidad, los proyectos locales podrían formularse y consolidarse en el corto y mediano plazo, de manera que se pudieran ir articulando a proyectos precisos surgidos de estrategias metropolitanas. El trabajo de campo partió del nivel local, un «bottom-up», pero no con la idea de oponer lo local a lo metropolitano. Se trató más bien de producir conocimientos sobre el lugar y su gente, los cuales muchas veces no están registrados en los planos y las oficinas. Esta fue la posición y una de las contribuciones del grupo académico al proceso en curso en el área metropolitana rosarina. Durante el taller, los tres equipos trabajaron in-situ (Incluso un equipo se trasladó durante el taller a

De l’observation de terrain à l’émergence projets

Du Nord au Sud, les trois localités de l’aire métropolitaine proposées ont offert des situations et des enjeux urbains distincts.

Capitán Bermúdez : « De l’urbain constitué en développement traversé par du fret ! »

Au Nord, Capitán Bermúdez est une extension résidentielle de la ville de Rosario. Elle présente un tissu constitué bien que peu dense qui s’est développé de manière très particulière, entre deux lignes de chemin de fer espacées de 800 mètres environ. La photo aérienne donne à voir une bande urbanisée très franche au sein d’un territoire agricole, à quelques centaines de mètres du Rio Paraná, où les services et les équipements, ainsi que la route vers Rosario, se localisent. Aujourd’hui, la classe moyenne cherche à se loger moins cher, se déplace vers des villes périphériques et de manière significative aujourd’hui vers Capitán Bermúdez. Or, cette population continue à travailler dans la ville centre de Rosario. De ce fait, on dénote

une forte augmentation des pendulaires avec les villes de Rosario au sud mais aussi de Santa Fe au Nord. Cet accroissement des déplacements se confronte aux flux du fret entre la Pampa et le Rio Paraná. Vu la surcharge des réseaux de déplacements, la question est de savoir comment accueillir les nouveaux arrivants. Comment les migrations résidentielles et le transport de fret peuvent coexister? Le travail effectué s’est construit à partir des quartiers d’habitat.

Pueblo Ester : « Du foncier disponible pour l’extension de Rosario ! »

Au Sud de Rosario, la situation de Pueblo Ester est marquée par la présence de trois activités : de l’habitat et en particulier des résidences secondaires ; de l’agriculture par des champs de soja et du maraîchage ; et une aire portuaire liée à un pôle de logistique. Sur les berges du Paraná, un village de pêcheurs s’est constitué de façon informelle. Selon le plan métropolitain, ce territoire est envisagé comme l’une des zones importantes de développement de l’aire métropolitaine.

Contrairement à Capitán Bermúdez qui a un tissu urbain constitué, à Pueblo Ester, il s’agit de passer d’un territoire agricole à un territoire urbain. Les grands aménagements commencent à être proposés avec le projet, entre autres, de faire naître un nouveau centre en lieu et place de la croisée de chemins champêtres. La centralité actuelle est linéaire, très accessible car située sur la route principale menant à Rosario. De nombreuses parcelles sont aménagées (réseaux) prêtes à être construites.

Un des enjeux qui s’est révélé est que cette urbanisation se fait par opération dans des parcelles pour la plupart privées. Peu de place est donnée aux espaces publics. La proposition était de valoriser les berges du Rio Paraná en structurant le territoire par un réseau de cheminements offrant des espaces publics. Reste que sur le Paraná se situent aussi les quartiers informels de pêcheurs...

Perez : « Devenir post-ferroviaire d’une ville pampéenne ! »

À l’ouest de Rosario, Perez est une ville éloignée du Rio Paraná et en même temps fortement liée via le réseau ferré. Elle se situe à la rencontre

una sala del «Complejo Municipal Multifuncional» de Pérez). Los estudiantes dibujaron y documentaron los espacios, consultaron los actores y vecinos de cada lugar, intentando comprender el proceso de transformación en curso, los desafíos específicos, las contradicciones... Se propusieron aprovechar cualquier situación que se pudiera convertir en un proyecto necesario y pertinente y que favoreciera la visión de un futuro posible. Sabiendo que estas pequeñas comunidades cuentan con pocos recursos financieros, de personal y habilidades para producir este tipo de conocimientos, así como elementos y espacios de reflexión sobre el desarrollo urbano de sus territorios, consideramos importante aportar desde la universidad lo que el taller podía generar en este sentido.

De la observación de campo a un proyecto urbano

De Norte al Sur, las tres comunidades de la zona metropolitana ofrecieron diferentes situaciones y retos urbanos.

Capitán Bermúdez: «Entre desarrollo urbano y tránsito de camión de carga»

En el Norte, Capitán Bermúdez surge como una extensión residencial de la ciudad de Rosario. Tiene un tejido urbano poco denso que se desarrolló de manera muy particular, entre dos líneas de ferrocarriles espaciadas aproximadamente de 800 metros. La fotografía aérea revela una franja urbanizada en medio de un territorio agrícola, situada a algunos cientos de metros del Río Paraná. Capitán Bermúdez cuenta con todos los servicios urbanos y la conexión hacia Rosario.

Sin embargo, varios cambios están en marcha. Hoy en día, la clase media busca alojarse en sectores menos costosos, por lo cual se han desplazados hacia las ciudades periféricas, tal es el caso de Capitán Bermúdez. Sin embargo, esta población sigue trabajando en el centro de Rosario y por lo tanto generan un fuerte incremento del tráfico automotor hacia las ciudades del sur de Rosario e inclusive hacia Santa Fe en el norte.

Este aumento de la movilidad entre el Norte y el Sur se enfrenta a los flujos de carga entre la Pampa y el río Paraná, en sentido Oeste - Este.

Así el reto debió responder a la cuestión de cómo incorporar a los nuevos habitantes al lugar? Cómo estas migraciones residenciales y los flujos transporte de mercancías podían coexistir? La reflexión del equipo se construyó a partir de propuestas para las áreas urbanas residenciales.

Pueblo Ester: «De la tierra disponible para la expansión del Rosario!»

Al Sur de Rosario, se encuentra Pueblo Ester. El pueblo está caracterizado por la presencia de tres actividades: la residencial, sobre todo de viviendas secundarias; la agricultura en campos ocupados por la siembra de soja y la horticultura; y la zona portuaria vinculada a un centro de logística. Así como por la existencia de un poblado informal de pescadores sobre las orillas del Paraná. El plan metropolitano considera el sitio como una de las áreas importantes para el desarrollo futuro del área metropolitana rosarina. Sin embargo, a diferencia de Capitán Bermúdez, no tiene un tejido urbano constituido, se trata más bien de un territorio agrícola en proceso de transformación a zonas urbanas. Los terrenos agrícolas comienzan a ser urbanizados con proyectos e infraestructuras

de l'urbain et de la Pampa. Ville typiquement pampéenne, elle est le résultat d'une colonisation des terres agricoles par le chemin de fer. Elle se structure autour d'un immense espace central traversé par les voies ferrées. La gare en est le seul édifice représentatif. Sur cette structure linéaire se superpose la *cuadricula*, une trame régulière et ses îlots (100mx100m). Dans celle-ci, deux îlots non construits offrent deux squares autour desquels se retrouvent les autres édifices représentatifs : la mairie, l'église, école... Par le passé, le grand espace central était le lieu d'une activité intense. Il gérait l'arrivée et la transformation de matières premières sur les grands terrains attenants aux voies ferrées.

Perez cherche aujourd'hui un devenir post-ferroviaire. Le plan métropolitain propose de faire passer un tram-train à l'horizon 2050. Faute de passagers potentiels, ce projet est à visée très lointaine et incertaine. Trois enjeux ont fait l'objet d'une attention lors du workshop.

1) Vu son origine ferroviaire et dans l'attente de l'éventuel tram-train, un projet a proposé de consolider et conforter la marche et le vélo, omniprésents aujourd'hui, par une pluie de petits aménagements. À termes, la marche et le vélo pourraient être intégrés dans le plan de déplacements métropolitains.

2) Les cheminots se sont reconvertis dans des petits ateliers de mécaniques mais ils vivent difficilement. L'idée d'une coopérative qui regroupe leurs petits ateliers pourrait organiser un développement visant à maintenir le caractère de ville du travail.

3) À l'interface entre la Pampa et Rosario, entre l'agriculture et l'économie urbaine, une frange de territoire est exploitée par de petits horticulteurs qui peinent à s'en sortir face aux grands propriétaires terriens, producteurs de soja, qui rachètent massivement toutes terres. Une loi régionale «interdit» que cette agriculture massive se rapproche trop des aires habitées. Le troisième projet a questionné le devenir de ces franges floricoles et horticoles de Perez.



urbanas preparándose para nuevas construcciones. Las nuevas obras intentan crear un nuevo centro en el lugar de cruce de caminos agrícolas, tratando de revertir la centralidad actual de la ciudad, que es lineal y accesible ya que se da sobre la vía principal que conduce a Rosario. Uno de los desafíos que se reveló en el taller fue la revalorización del espacio público. A partir de la constatación que la urbanización se viene dando mayormente sobre terrenos privados, pocos son los terrenos dedicados a los espacios públicos. La propuesta fue de revalorizar las orillas del Río Paraná con una red de caminos que ofrezcan nuevos espacios públicos. Queda pendiente como integrar el poblado de pescadores que también se encuentra al borde del Paraná. ...

Pérez: “¿Qué futuro para una ciudad pampeana post-ferroviaria?”

Al Oeste de Rosario, Pérez se ubica al fin de la zona urbana y al inicio de la Pampa. Esta ciudad se encuentra distante del Río Paraná pero vinculada a través de la red ferroviaria. La llaman “ciudad pampeana” porque Pérez fue fundada en la Pampa como una colonización de las tierras agrícolas con la aparición del ferrocarril. La ciudad se estructura

en torno a un gran espacio central donde la estación de tren es el único edificio simbólico. En el pasado, este gran espacio central fue un lugar de intensa actividad: la llegada y la transformación de materias primas se hacía en el gran terreno contiguo a las vías del tren. Sobre la actual estructura lineal se superpone una cuadrícula regular de manzanas (100mx100m). En ella, dos manzanas no construidas ofrecen dos jardines públicos donde se ubican otros edificios representativos: el ayuntamiento, la iglesia, la escuela... Pérez busca ahora un futuro post-ferrocarril. El plan metropolitano propone la reutilización de la red del tren en un tren-tranvía para el año 2050. Sin pasajeros potenciales, este proyecto parece muy distante y su viabilidad parece ser incierta. En el taller, el equipo de Pérez desarrollo tres temas.

1) Dado su origen ferroviario y en espera del posible tren-tranvía, un proyecto propone la consolidación y el fortalecimiento de prácticas urbanas actuales cotidianas, tales como la movilidad de los peatones y de las bicicletas. La idea fue de proponer una lluvia de pequeños proyectos que fortalecen estas movilidades locales en el espacio urbano. Así mismo la posibilidad que puedan ser integrados como

parte de las estrategias del plan metropolitano.

2) Los trabajadores ferrocarriles han cambiado su actividad económica y ahora trabajan en pequeños talleres mecánicos, con los cuales apenas logran sobrevivir. La propuesta fue la de crear una cooperativa que reagrupe y fortalezca a los pequeños talleres. La cooperativa podría propiciar un desarrollo productivo para generar empleos en la ciudad.

3) Desde el final de la actividad económica vinculada con el ferrocarril, en la interfaz entre la Pampa y Rosario, coexisten una economía agrícola fuerte y una economía urbana frágil. En esta franja de tierra, pequeños productores (floricultura y horticultura) luchan por sobrevivir frente a los grandes terratenientes, productores de soja, los cuales compran masivamente los terrenos agrícolas. Hace poco, una ley regional prohibió la agricultura masiva en las cercanías de las zonas habitadas.

Así, el tercer proyecto propuesto cuestiona el futuro de estas franjas, y más bien abre la posibilidad hacia el desarrollo de la floricultura y de la horticultura.

2014-2015 : Bilan et perspectives

Un bilan. Deux idées issues du workshop de Paris en 2013 se sont confirmées à Rosario et demanderont d'autant plus d'attention de la part de la coopération France & Mercosur + :

- comment se préparer à appréhender un enjeu urbain complexe dans une ville sud-américaine ?
- quelle pédagogie pour quel enjeu urbain dans cette coopération sur « les pratiques du projet urbain » ?

Des actions s'organisent dans le sens des idées esquissées ci-dessus :

L'atelier intensif annuel continue... En avril-mai 2015, l'atelier intensif international est prévu à Montevideo en Uruguay sur le thème « Los grandes proyectos urbanos como herramienta para la integración socioterritorial. Tres casos en Montevideo y su expansión ». Cet enjeu nous emmènera à réfléchir de manière critique sur les processus d'embourgeoisement (ou de gentrification) tels qu'ils peuvent se manifester

dans une capitale sud-américaine.

Mobilités enseignantes à poursuivre. En 2014, l'ENSAPLV a accueilli Mme Florinda AMAYA, Professeure à l'Université Centrale du Venezuela de Caracas. Celle-ci a participé à divers enseignements de projet urbain, en Licence 3, en master 1 et a été invitée à l'un des jurys de diplômes (PFE, projet de fin d'études) en juillet 2014 dans un groupe sur le thème « Projet urbain et villes d'ailleurs ». Selon elle, son retour à Caracas après ce semestre parisien induit de nouvelle perspective de travail. Affaire à suivre...

Perspective Erasmus + à développer. Les perspectives ouvertes par Erasmus + font l'objet de discussions dans le cadre de la Commission des Relations Internationales de l'ENSAPLV, de sorte que chaque projet, et en l'occurrence ici celui de France & Mercosur +, puisse trouver les meilleurs dispositifs d'aide pour son développement.

2014-2015 : Resultados y perspectivas

Un balance. Dos ideas, que surgieron desde el taller en París 2013, siguen siendo importantes. Estas interrogantes se confirmaron en el taller de Rosario y requieren ser consideradas por parte de la cooperación “Francia & Mercosur +”:

- ¿Cómo prepararse a estos Workshop para abordar un reto urbano complejo como a los que se enfrenta la ciudad de América del Sur?
- ¿Qué pedagogía debemos utilizar en esta cooperación frente a estos desafíos que se plantean desde “las practicas del proyecto urbano”?

Las acciones a futuro se han organizado en torno a las siguientes ideas:

El taller intensivo anual continúa... Del 20 de Abril al 1 de Mayo de 2015, el taller intensivo Internacional está programado en Montevideo, Uruguay, titulado “Los grandes proyectos urbanos como herramienta para la integración socio-territorial. Tres casos en Montevideo y su expansión”. Este reto nos llevará a pensar críticamente sobre el proceso de ‘gentrification’ (o aburguesamiento) en una capital latinoamericana.

Movilidad de docentes. En 2014, la Sra. Florinda AMAYA, profesora de la Universidad Central de Venezuela en Caracas, participo en l' ENSAPLV en diversos cursos de docencia sobre el proyecto urbano en Licencia 3 y en Master 1; fue invitada como uno de los jurados del diploma, proyecto de fin de estudios (PFE) en julio del 2014 sobre el tema « Projet urbain et villes d'ailleurs ». En su opinión, la experiencia docente en la Villette abre nuevas perspectivas de trabajo. Continuará...

En 2015, otro docente de la UCV visitará la ENSAPLV: el Profesor Alfredo Mariño.

Desarrollo de la cooperación y programa Erasmus+. Las oportunidades que ofrece Erasmus + se discuten en el contexto de la Comisión de Relaciones Internacionales de l'ENSAPLV, por lo que para cada proyecto, y en este caso el de la cooperación “Francia & Mercosur+”, se buscan los mecanismos de apoyo para su continuación.

(Traducción por la Profesora Florinda Amaya, Universidad Central de Venezuela en Caracas)



L'une des municipalités proposées au travail du workshop : Capitán Bermúdez (photo prise en janvier 2014).
 Uno de los pequeños municipios propuestos al trabajo del taller : Capitán Bermúdez (foto tomada en Enero de 2014).



32°S

Périphéries diverses et éclatées. Localisation des 3 situations proposées. Du Nord au Sud : Capitán Bermúdez, Pérez et Pueblo Ester.
 Periferias diversas y fragmentadas. Localización de tres periferias de trabajo del taller. Del Norte al Sur: Capitán Bermúdez Pérez y Pueblo Ester.





32°S

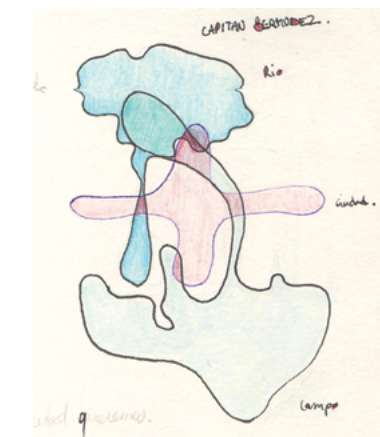
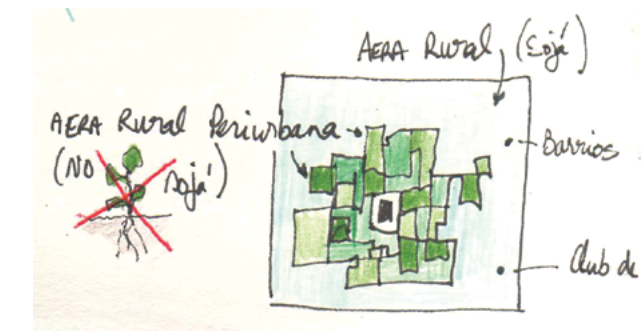


Un travail de terrain au centre des workshops : ambiance et pratiques urbaines le long du fleuve Paraná.
Un trabajo de campo en Capitán Bermúdez: los entornos urbanos y las prácticas a lo largo del Río Paraná.



Une démarche de terrain au centre des workshops : des rencontres, des portraits, des pratiques de la ville à plusieurs échelles.

Un trabajo de campo: encuentros, retratos, prácticas de la ciudad en varias escalas.



Capitán Bermúdez, un enjeu de projet : de l'urbain constitué en développement traversé par du fret.



Capitán Bermúdez: Entre desarrollo urbano y tránsito de camión de carga.



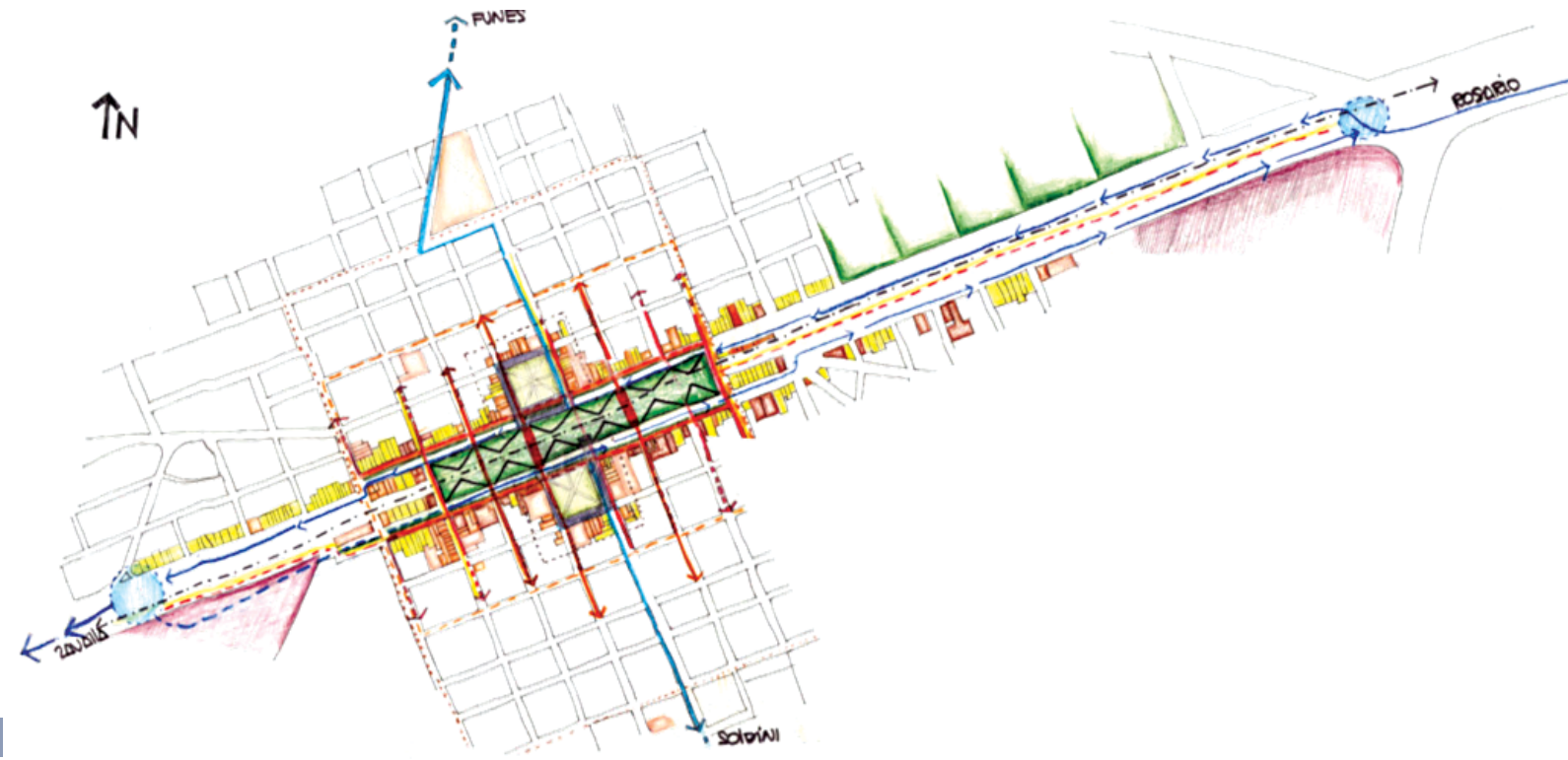
Pueblo Ester, un enjeu de projet : du foncier disponible pour l'extension de Rosario.
 Pueblo Ester: De la tierra disponible para la expansión del Rosario





Perez, un enjeu de projet : devenir post-ferroviaire d'une ville pampéenne.
Pérez : ¿Qué futuro para una ciudad pampeana post-ferroviaria?

Gauche : Pueblo Ester, un enjeu de projet : du foncier disponible pour l'extension de Rosario.
Izquierda : Pueblo Ester: De la tierra disponible para la expansión del Rosario



Perez, un enjeu de projet : devenir post-ferroviaire d'une ville pampéenne. / Pérez : ¿Qué futuro para una ciudad pampeana post-ferroviaria?

