

investigaciones realizadas por la profesora Sandra Alvim sobre la arquitectura colonial carioca.

La íntima vinculación entre el Centro y la Facultad de Arquitectura, permitió realizar esta obra de largo aliento que constituye la concreción de las cuatro guías de arquitectura de Río de Janeiro, con una impecable edición, tanto del diseño gráfico como de calidad de impresión. Profesores e investigadores de ambas instituciones, coordinados por Jorge Czajkowski y María Helena Röhe Salomon, confeccionaron los textos introductorios y aproximadamente 600 epígrafes de los edificios documentados. Las presentaciones estuvieron a cargo de los siguientes especialistas: la Colonia, redactada por Cláudia Carvalho, Cláudia Nóbrega y Marcos Sá, mientras el siglo XIX, estuvo a cargo de Gustavo Rocha Peixoto. Luiz Paulo Conde y Mauro Almada escribieron sobre el Art Déco —única Guía que había sido ya publicada en 1997, a raíz del Seminario sobre el Art Déco en América Latina—; por último Roberto Segre, resumió el tema de la arquitectura moderna.

Estas guías colocan a Río de Janeiro, dentro del conjunto de ciudades del mundo que poseen una detallada documentación sobre sus hitos arquitectónicos, que se iniciaron en las ciudades de los países desarrollados y en la última década alcanzaron también América Latina: casi todas las capitales del Continente, poseen significativas

guías que testimonian los valores patrimoniales de la ciudad: recordemos las iniciativas llevadas a cabo por la Junta de Andalucía, España, que, en colaboración con los gobiernos de las municipalidades locales, publicó las guías de Buenos Aires, Montevideo, Córdoba, Santiago de Chile, Ciudad México y La Habana. La estructura expositiva de nuestras guías se basa en el análisis de las diferentes escalas del diseño, desde el urbanismo hasta los atributos decorativos de los edificios. La organización de una serie de recorridos por barrios con sus respectivos mapas, permiten al visitante localizar y visualizar los ejemplos en un área determinada. Todos los edificios están identificados por una foto y en algunos casos, aparece el dibujo de la planta. Asimismo quedan incluidos monumentos importantes situados en áreas periféricas, con el correspondiente plano del sitio. La seriedad de la investigación realizada se demuestra en la serie de índices y bibliografías presentes en las guías y en algunos casos, el rescate de edificaciones desaparecidas, dado el alto número de monumentos históricos demolidos en la ciudad a lo largo del siglo XX. Todos los textos poseen su correspondiente traducción en inglés, detalle poco común todavía en la mayoría de las guías latinoamericanas. Se puede concluir que con este monumental aporte, la arquitectura y el urbanismo de Río de Janeiro, en cuanto a su documentación histórica, han alcanzado su mayoría de edad.

Italia

Federico OLIVA

Profesor de la Universidad Politécnica de Milán

GRANDES PROYECTOS TERRITORIO Y FEDERALISMO

La tarjeta de visita del nuevo Gobierno italiano es la llamada *«legge obbiettivo»* [ley de objetivos], aprobada por el Parlamento en el mes de diciembre de 2001, con la cual el primer ministro Berlusconi pretende mantener uno de los principales compromisos de su campaña electoral: la modernización del sistema infraestructural italiano, con la realización del «primer programa

de infraestructuras estratégicas de interés nacional». En el mes de febrero el Gobierno ha definido el marco económico de la ley, con la cantidad de 2.763 millones de euros, de los que 328 serán destinados al proyecto para la realización de las 88 obras, grandes y pequeñas, contenidas en la lista adjunta a la Ley. La novedad es que los fondos asignados representan una mínima parte de los necesarios para ejecutar las obras indicadas en la lista y no son gastos previstos sino simples programas financieros y

que por consiguiente en las leyes de presupuestos de 2003 y 2004 (las leyes de presupuestos anuales con los que el Estado programa sus propios gastos) deberían encontrarse los recursos económicos, equivalentes a 21.400 millones de euros, necesarios para mantener la palabra dada durante los programas electorales. Por otra parte, la estimación de los costes de todas las obras previstas es bastante superior a la financiación pública todavía por disponer, dato que roza los 126.000 millones de euros; pero, más allá de la participación de la empresa de los ferrocarriles, muchas obras se realizarán con la contribución de capitales privados, a través del llamado *project financing*.

La lista de las obras previstas comprende todo tipo de intervenciones: además de la potenciación y las medidas de seguridad de los puertos alpinos, bajo la definición de corredor multimodal (*Padano, Tirrenico-Brennero, Adriatico, Dorsale Centrale, Trasversale-Dorsale Appenninica*), están comprendidas obras efectivamente estratégicas como, por ejemplo, el tramo del tren de «alta velocidad» Turín-Trieste, la red ferroviaria desde Bolonia hasta el puerto de montaña del Brennero, el cinturón ferroviario de Mestre, la *Pedemontana* piamontesa-lombarda-véneta, la nueva autopista tirrénica de Livorno a Civitavecchia, la reconstrucción de la autopista Salerno-Reggio Calabria, así como una serie de obras públicas ya previstas desde hace muchos años y que no han entrado nunca en su fase operativa, incluso de alcance exclusivamente local, concentradas sobre todo en las regiones meridionales, caracterizadas históricamente por un déficit infraestructural bastante elevado. Y junto a éstas, en la lista de la ley están incluidos igualmente el puente sobre el estrecho de Messina, el «Mose» (el sistema de diques flotantes para eliminar el fenómeno del «*acqua alta*» en Venecia), la reconstrucción de las estaciones de ferrocarril de las más importantes ciudades italianas, la realización de líneas de metro en grandes ciudades (Milán, Turín, Bolonia, Génova, Florencia, Nápoles, Bari) pero también en pequeñas (Monza, Brescia, Verona, Módena, Messina, Rímíni), la intervención en algunos nudos ferroviarios y de autopistas, la potenciación de algunos puertos y, en particular, el de la plataforma logística de Cerdeña, hasta la financiación de algunos sistemas de recogida y distribución del agua potable en el Sur del País.

En definitiva del inicial proyecto estratégico presentado en la campaña electoral queda bien poco y todas las Regiones (y las ciudades) han querido que en la lista de las obras fueran

introducidos todos los proyectos de alguna manera ya en discusión (no sólo los madurados y definidos incluso técnicamente) y el mecanismo que se está configurando es todavía el del «*finanziamento a pioggia*» [financiación salpicada], es decir el de la distribución al más amplio número de sujetos posibles de una cuota de financiación pública, pequeña o grande según la capacidad contractual del sujeto interesado, que permitirá al mismo sujeto reclamar en el futuro el complemento restante de la financiación total. Se asegura de este modo el necesario consenso político y sobre todo electoral, tanto al Gobierno central como a las Administraciones regionales, provinciales y municipales que han participado en el reparto. Nada de nuevo pues bajo el sol de la programación en Italia, ni en lo referente a la disponibilidad real de la financiación pública para ayuda a las obras, ni en lo referente a las modalidades de selección de las financiaciones, ni por último, en lo referente al cuadro programado de las intervenciones en relación con una más completa gestión del territorio.

La elección de una lista de obras así compuesta ha sido, de todas formas, casi una obligación en la confrontación (o mejor en la negociación) entre el Gobierno y las Regiones. De hecho en septiembre de 2001 ha tenido lugar el «*Italiana*», referéndum popular, que ha confirmado las modificaciones aportadas al Título V de la Constitución de la Ley sobre el Federalismo aprobada por el Parlamento anterior con mayoría de centro-izquierda. Esa Ley, sostenida asimismo por algunas Regiones de centro-derecha, como el Piemonte, ha transferido a las Regiones muchas competencias del Estado, entre las cuales precisamente la programación y la realización de las infraestructuras de interés regional y local, dejando al Estado sólo las competencias para las infraestructuras efectivamente estratégicas de relevancia nacional. Se completaba de esta manera un proceso iniciado ya años atrás a través de medidas preventivas ordinarias, que había transferido la propiedad de casi todas las carreteras nacionales a las Regiones y a las Provincias, atribuyendo contestualmente a estos organismos los recursos necesarios para la gestión y la manutención de las mismas. La «ley de objetivos» así como ha sido definida con la última acción del Gobierno, está, evidentemente, en abierto conflicto con la ley federalista confirmada por el referéndum popular, lo que parece bastante singular para una mayoría en la que es determinante la presencia de una fuerza política como la *Lega Nord*, desde siempre regionalista y federalista (tras un pasado

autonomista-secesionista), que recientemente ha obtenido del Gobierno la aprobación de un diseño de ley sobre la «*devolution*» con el establecimiento de la policía y la escuela regionales. Pero se sabe que los caminos de la política en Italia son infinitos y la coherencia no es un requisito exigido.

Entre otras cosas, sobre la «ley de objetivos» pende, precisamente por el motivo antes evidenciado, un recurso por parte de algunas Regiones ante el Tribunal Constitucional, cuyo pronunciamiento podría volver a poner en discusión todo el «primer programa de infraestructuras estratégicas de interés nacional». Si bien las mismas Regiones han participado en la negociación con el Gobierno para que los proyectos de su interés entraran en la lista de las obras por financiar, con una actitud comprensible dado que la aceptación del recurso constitucional no puede ser considerado como una certeza.

Sin embargo el problema más grave no concierne a la viabilidad de todas las obras contenidas en la lista —muchas de las cuales han sido incluidas sin que se hayan preparado los necesarios proyectos y, por tanto, sin que nunca hayan sido mínimamente evaluados los consiguientes impactos sobre el territorio y el ambiente— sino que de hecho esta situación comportará sólo su ejecución en tiempos más largos, cuando las propuestas estén maduras, no solamente desde el punto de vista técnico sino también desde el de la división política y social. Más preocupantes son en cambio las consecuencias que tales obras tengan sobre el territorio, dado que la principal «innovación» prevista por la «ley de objetivos» atañe al proceso de decisión: una vez que las obras están contenidas en la lista, su realización podrá seguramente cumplirse en derogación de cualquier instrumento de planificación territorial o local, sin deber padecer la tramitación verdaderamente fatigosa, de los numerosos pareceres y vistos buenos a la cual, hasta hoy, la ejecución de una obra pública debía estar sometida. Por poner sólo algún ejemplo, si una obra está contenida en la lista y está financiada, no podrá tener ninguna «*Valutazione d'impatto ambientale*» (Via)¹ Estudio de impacto ambiental (EIA), ni ningún parecer de la Dirección de bellas artes y cultura, ni mucho menos, ninguna oposición de la junta local, que podría retrasar su marcha.

¹ «*Valutazione d'impatto ambientale*» (Via) = Estudio de impacto ambiental (EIA) [N.T.]

Con esta tramitación simplista y un poco autoritaria la ley pretende superar convenientemente las desaceleraciones «burocráticas» (que sin embargo alguna vez no son burocráticas) que demasiado a menudo han demorado en el pasado la adecuación del sistema infraestructural italiano, sobre todo en las áreas más densamente pobladas. En cambio la solución debía encontrarse en una reforma más meditada de todo el sistema de decisión, en la atribución de las competencias y responsabilidades precisas en cada nivel de gobierno, aplicando de manera generalizada el principio de subsidiariedad y en la conexión del sistema infraestructural con la planificación más general del territorio. En Italia ya son diversas las Regiones que se han dotado de un esquema de ordenación territorial, o bien de un verdadero y propiamente Plan territorial, mientras que la mayor parte de las Provincias dispone ahora de un Plan territorial de coordinación (y la otra parte lo está preparando) de conformidad con la ley de 1990 sobre las autonomías locales, desarrollada posteriormente por las distintas leyes regionales específicas. Todos los cuales son esquemas y planes que hacen frente principalmente a los temas del sistema infraestructural y del ambiental y, en particular, de cómo tales sistemas interactúan entre ellos o, si se quiere, que afrontan de manera específica al tema de la compatibilidad ambiental del sistema infraestructural. Mientras algunas Regiones ya han integrado la normativa de la «EIA» con la de la «*Valutazione ambientale strategica*» (Vas)² [Evaluación ambiental estratégica (EAE)] como ha sido indicado por la específica directiva de la Unión Europea (2001/42 de 27 de junio) que, esencialmente, consiente una evaluación del impacto preventivo en el plan y no un estudio de impacto posterior a la preparación del proyecto de la obra pública o de instalación, tramitación esta última que en Italia no ha garantizado resultados satisfactorios.

Por poner un ejemplo, la realización del tren de «alta velocidad» de Torino a Trieste es, como ya hemos recordado, un proyecto seguramente estratégico para toda el área de la llanura padana y en líneas generales para Italia, porque forma parte del más amplio corredor 5 Lyon-Kiev y asegura pues un mejor acceso a una de las partes más densamente habitadas y con mayor presencia productiva del País, ora hacia la Europa occidental ora hacia la oriental. Pero se trata de

² «*Valutazione ambientale strategica*» (Vas) = Evaluación ambiental estratégica (EAE) [N.T.]

una obra que tras el necesario nuevo puerto alpino (de hecho el actual del Frejus no es utilizable), atravesará una zona bastante delicada desde el punto de vista ambiental como el Valle de Susa, fuertemente antropizado tanto desde el punto de vista residencial, como desde el productivo. Los Alcaldes de los numerosos municipios del Valle de Susa ya han manifestado su honda preocupación por los previsibles impactos de un proyecto que todavía no ha sido completamente definido, pero que hasta hoy ha sido desarrollado desde el punto de vista de los ingenieros, sin tener en cuenta los inevitables impactos territoriales y ambientales. Y la petición creciente es la de la realización predominantemente en subterráneo de la obra, no sólo en las zonas de montaña sino también en las de llanura, en abierto contraste con todo lo que hasta a hoy está previsto por el proyecto. El resultado de este conflicto casi al principio, podría tener que ver con un recrudescimiento hasta imponer la solución ya propuesta, como permitirá hacer la «ley de objetivos», o bien una revisión del proyecto con un aumento de los costes e inevitablemente de los tiempos de ejecución.

Si se puede sacar pues una conclusión de la «ley de objetivos» así como la quiere el Primer ministro y la ha aprobado el Parlamento, aparte de la crítica ya subrayada con referencia a la falta de programación y a la absoluta inmadurez de

algunos proyectos contenidos en la lista, esto concierne al hecho que probablemente incluso en el campo de las obras públicas los atajos no son posibles, sobre todo cuando se hace frente a un tema tan importante como es la absolutamente necesaria adecuación del sistema infraestructural. Y que quizás sería mejor apostar por una más meditada (y factible aún en los tiempos rápidos) reforma del sistema de decisión en materia de las obras públicas enlazada con la reforma urbanística (y por tanto con la reforma del sistema de planificación) de la que el País tiene igual necesidad apuntando decididamente sobre la «coplanificación» (o cooperación entre organismos) que representa el principio y el método justo para superar los retrasos burocráticos y las muchas planificaciones corporativas que hoy representan una verdadera patología de la democracia italiana. Por ello, si los tiempos interminables, la inútil burocracia y la incompetencia de los gastos que tanto han caracterizado a la Italia del pasado ya no son soportables y si el «*gap*» infraestructural que separa a este País del resto de Europa occidental debe ser justamente colmado, todo ello no puede ser superado con una medida preventiva tan simplista y probablemente por este motivo ineficaz como la «ley de objetivos».

Traducción del italiano: SAGRARIO DEL RÍO