

LA VIGENCIA DEL PLAN A TRAVÉS DE SU VARIANTE TERRITORIAL

THE VALIDITY OF PLANNING THROUGH ITS TERRITORIAL VARIATION

Juan Luis de las Rivas Sanz*

RESUMEN

Un modelo urbano, si quiere ser sostenible, debe comenzar reconociendo y valorando el papel estructurante del paisaje en la propia configuración de la ciudad actual, así como en el desarrollo de un entorno habitable futuro. El texto recoge las actuaciones propuestas para cuatro núcleos urbanos castellanoleoneses a través del instrumento del Plan en su variante territorial, analizando en cada caso su idoneidad y validez. La puesta en valor de lo preexistente, la protección del paisaje y una especial atención a las áreas singulares y su identidad, con acciones estructurantes que articulan el desarrollo cualitativo de la ciudad y su territorio, son puntos comunes a las intervenciones propuestas para Zamora, Valladolid, Villamuriel de Cerrato (Palencia) y Segovia.

Palabras clave: valor del paisaje, potencial estructurante, ordenación territorial, intervenciones cualificadoras, áreas singulares.

ABSTRACT

An urban model, intended to be sustainable, should start to recognize and valorize the structural role that the landscape and the nature play in the present urban configuration, and in the future development of an inhabitable environment as well. This text makes reference to the actuation proposals for four towns in Castilla y Leon through the instrument of planning, analyzing in each case its suitability and validity in its territorial variation. The importance of valuing the inherited pre-existences, the protection of the landscape, and a special attention paid to those singular areas and their identities, are common objectives for the interventions in Zamora, Valladolid, Villamuriel de Cerrato (Palencia) and Segovia; these objectives must be achieved through structural actions that should articulate the quality development of these towns and their territory.

Key words: value of landscape, structural potential, territorial planning, qualifying interventions, singular areas.

* Juan Luis de las Rivas Sanz es arquitecto, profesor titular de urbanística y ordenación del territorio en la Universidad de Valladolid.

En este escrito han colaborado los investigadores del Instituto de Urbanística Ramiro Clavero y Marina Jiménez, del Programa Nacional FPU, y Enrique Rodrigo, nuestro experto en sistemas de información.

1. Dos secuencias paisajísticas en Zamora: consolidación de los bordes urbanos

Zamora es una ciudad con unas condiciones urbanísticas de partida muy claras, derivadas de la estructura de su emplazamiento y de sus formas urbanas tradicionales, que el planeamiento urbano ha tendido a ignorar en los últimos años. La gran densidad se corresponde en muchos casos con el suelo desarrollado recientemente, existen grandes desequilibrios de intensidad construida, con escaso control formal, importante impacto ambiental y poca inversión materializada en urbanización o equipamientos que equilibren los desajustes locales. Existe una gran diferencia entre el Centro Histórico y los barrios periféricos, a pesar del ensanche, diferencia que marca cierta estructura policéntrica del conjunto urbano alrededor del Centro Histórico. La importancia del río y de los arroyos es determinante en la forma tanto de Zamora como de su entorno. Asimismo los condicionantes topográficos no han sido atendidos con sensibilidad suficiente por los desarrollos más recientes. La heterogeneidad del conjunto edificado puede ser algo positivo si es razón de diversidad frente a la actual ciudad uniformada por desarrollos convencionales sin referencias a sus contextos urbanos locales. Cuando nos enfrentamos con el Plan nos proponemos consolidar y potenciar un desarrollo urbanístico cualitativo de los barrios, introducir mejoras estructurantes en el desarrollo del tejido edificado, articulando acciones y evitando desequilibrios en zonas de desarrollo puntual, para ello tiene que abordar el desarrollo de los espacios relevantes vacíos o incompletos, y prestar singular atención a las áreas especiales –áreas ferroviarias, riberas, laderas o bordes topográficos–. A la vez fomentará la articulación de un sistema de espacios libres fundado en lo valioso de los elementos preexistentes.

Dos secuencias organizadoras de futuros proyectos.

El modelo territorial propuesto por el Plan plantea como clave la protección del paisaje del municipio de Zamora. El río Duero, el Valderaduey y el arroyo Valderrey son los elementos estructurantes de un sistema complejo y continuo de espacios libres -incluida su articulación con el sistema de espacios libres públicos de la ciudad histórica y con sus subsistemas peatonales-, organizados como estructura cualitativa y soporte de la calidad ambiental de la ciudad actual y de la futura. La interconexión de unos espacios con otros permitirá una lectura más positiva de la trama urbana, para lo que esta revisión plantea acciones concretas que consolidan el potencial existente. Un modelo urbano si quiere ser sostenible debe comenzar reconociendo el papel estructurante del paisaje: tanto en lo que tendemos a reconocer como la estructura urbana, como en la organización de la forma futura de la ciudad, entendida como proceso de regulación del crecimiento urbano y de las posibles transformaciones de los espacios interiores.

Los elementos recogidos por el Plan, en el plano de estructura urbana adquieren una especial intensidad propositiva -estructuradora- en dos acciones sistemáticas de mejora de la accesibilidad a partir de la transformación de elementos existentes: la configuración de dos colectores interiores, hoy bordes internos al sistema, asociados uno a la transformación cualitativa de los espacios de la margen derecha del Duero, a lo largo de las Pallas, y otro al Norte sobre la vaguada hacia el entorno de la estación ferroviaria y del polo universitario, destinados a crear un elemento nodal de acceso o puerta a la ciudad en su conexión con el gran acceso de la N.122, desde la dirección Tordesillas-Toro. Con ello se consigue progresivamente articular propuestas en contextos de situación/objetivos muy diversos y complementarios. Estas dos acciones relevantes de mejora del viario urbano primario se proponen como guión o fundamento geométrico de una secuencia de espacios irresueltos en el interior de la ciudad. Elementos estructurantes sobre los que deberá actuarse proyectualmente:

1. *Secuencia proyectual 1*: nuevo gran colector del tráfico urbano longitudinal, que resuelva conflictos ya señalados interbarrios, que se adapte a la topografía y se apoye en desarrollos futuros, formado por la Avenida de Vigo-calle Vega-calle Villalpando-calle Estación.

2. *Secuencia proyectual 2*: Carretera de la Aldehuela, reconvertida en gran eje mixto paralelo al río y ligado a su recuperación.

Esta acción pertenece asimismo a la interpretación del sistema de espacios libres públicos de Zamora que hace el Plan, como un sistema complejo de parques urbanos. Zamora es un enclave de gran potencial paisajístico ligado a dos elementos: el Duero y el Casco Antiguo.

Potencial estructurante del paisaje urbano

La condición normativa de un Plan General de Ordenación Urbana conduce a que sólo puede incidir indirectamente en la calidad arquitectónica de los nuevos espacios, mediante criterios y recomendaciones. Serán luego los proyectos concretos los que los cumplan o los que fracasen. Sin embargo, la vocación estructuradora de un plan puede convertirse en una herramienta de calidad ambiental, mediante el poder ejemplar de una anticipación formal sobre una secuencia de espacios planteados proyectualmente. Ello se funda en la cualidad articuladora del espacio concebido como sistema de lugares, estructurados a través del espacio público -viario más espacios libres públicos- y en interacción con lo preexistente. Lo que se descubre que tiene potencial de transformarse en urbano, a la vez se convierte en el argumento que modifica cualitativamente su entorno.

Por ello el Plan General en su función organizadora de la ciudad y de la relación de ésta con su territorio, considera como elemento clave hacer de esta potencialidad un sistema integral, en el que el paisaje -el reconocimiento de lo existente y de sus condiciones- sea el fundamento articulador de la vida urbana a través de las funciones básicas de servicio, ocio y esparcimiento, circulación alternativa y paseo. El fin básico de protección de un sistema ecológico -el río y sus arroyos- se debe transformar en un punto de apoyo para la mejora de la

calidad ambiental de toda la ciudad. Primero se establece una protección general del territorio, en segundo lugar se hace un esfuerzo por indicar acciones de mejora del paisaje, incluyendo no sólo su revalorización sino la armonización de usos recreativos ligados a los urbanos, y, en tercer lugar, se desarrolla un nuevo y completo sistema de parques urbanos, con cuatro nuevos parques en red con los espacios existentes, entre los que destacan un parque al Norte y otro al Sur, con gran poder estructurante de su futuro entorno construido, y a la vez contribuyen a compensar en el sentido Norte-Sur la lógica convencional de crecimiento de la ciudad.

El río Duero, el río Valderaduey y el arroyo Valderrey son los elementos estructurantes, ligados a un viario con funciones de distribución pero con discontinuidades, sobre un sistema complejo y continuo de espacios libres -incluida su articulación con el sistema de espacios libres públicos de la ciudad histórica y con sus subsistemas peatonales-, organizados como estructura cualitativa y soporte de la calidad ambiental de la ciudad actual y de la futura. Encontramos herencias difíciles de administrar, como el conjunto de la Vaguada, espacio inundable donde se instala el ferrocarril y donde se han ido levantando equipamientos públicos. La interconexión de unos espacios con otros permitirá una lectura más positiva de la trama urbana, para lo que esta revisión plantea acciones concretas que consolidan el potencial existente.

Un Plan General no puede dirigir la forma de la ciudad detallada y restrictivamente. Pero puede proponer pautas estructurantes orientadas a controlar, tanto en el nivel funcional como en el formal, intervenciones programadas en el tiempo. En el desarrollo del mecanismo de intervención descrito sintéticamente, con los valores, carencias, problemas y potencialidades de la ciudad, abordamos las dos operaciones señaladas, acciones articuladoras a escala ciudad. Si el argumento de partida es el viario, serán los lugares comprendidos en sus áreas de influencia los que caracterizan la sustancia de la intervención. Por eso las secuencias proyectuales aparecerán como un *montaje seriado de secciones tipo*, articuladas sobre un plano de ordenación claro de los ámbitos reformados.

De nuevo se pretende que distintas piezas salpiquen el recorrido y cualifiquen el área, tanto en su forma como en su potencial funcional, donde una serie de intervenciones puntuales, a lo largo de una línea de enlace con sección cuidada, establecen unas secuencias de futuros acontecimientos urbanísticos de calidad que activen el área y a la vez configuren un nuevo sistema de servicios a la ciudad.

El atractivo de una ciudad como Zamora depende en gran medida de la calidad ambiental de su medio urbano y de su entorno natural, algo que se convierte en primordial objetivo del Plan General, como voluntad de incidir positivamente en ellas¹. Zamora cuenta con una riqueza patrimonial y paisajística

¹ La reciente experiencia en España sobre Planeamiento Urbano a escala municipal no es alentadora en relación con el potencial de este instrumento para crear calidad urbana. La naturaleza administrativa y el carácter reglamentario de los Planes Generales tiende a consolidar su tendencia a convertirse en instrumentos reguladores de lo inmobiliario, volcados sobre la asignación de intensidades o de usos y casi exclusivamente para la materialización de los derechos y cargas de los propietarios. Gran parte de las operaciones estructurantes más relevantes del urbanismo reciente en España se han realizado al

evidente, aunque el modelo de ciudad existente debería ser corregido hacia uno menos denso y más equilibrado. El Plan General entiende que es la estructura del paisaje –construido y no construido- la que permite organizar un desarrollo más armónico del sistema urbano, con especial atención a la corrección de ineficiencias funcionales y agresiones inmobiliarias, procurando que las nuevas construcciones se adapten en su escala a las condiciones locales y se articulen sobre un sistema urbano bien servido y con sentido de la medida hacia los espacios existentes. Es aquí donde es importante aprovechar los espacios de borde con potencial paisajístico y desplegar una protección intensa del suelo natural y agrícola en su conjunto.

2. Corredores Verdes y control del crecimiento urbano en el entorno de Valladolid

Los recientes procesos de transformación de nuestras ciudades y sus territorios, unidos a la emergencia de conceptos como el de sostenibilidad, reflejo de la importancia adquirida de la problemática medioambiental en todos los ámbitos de la sociedad, implican cuestionarse, y quizá replantearse, el papel a desempeñar por la naturaleza en los sistemas urbanos emergentes.

Comprendiendo una región en proceso de urbanización

Desde esta premisa y asumiendo la necesidad de plantear modos de intervención sobre el territorio capaces de integrar protección ambiental con desarrollo urbano, mediante estructuras articuladas capaces de moderar los conflictos a partir de los valores del paisaje, surge el Proyecto de Corredores Verdes desarrollado en el marco de las Directrices de Ordenación Territorial de Valladolid y Entorno, elaboradas para el territorio definido por esta ciudad y otros 22 municipios cercanos².

El territorio del entorno vallisoletano es un lugar de encrucijada histórica y natural, en el que la singular diversidad paisajística y las expectativas de desarrollo inmobiliario bosquejan un sistema urbano de elevado potencial. Sin embargo, la eficiencia y calidad futura de éste se ve comprometida, a causa de los desajustes derivados de una competencia interna descoordinada entre los municipios del área, y una expansión urbana intensa e indiferenciada que, ajena a los valores ecológicos y paisajísticos del territorio, es fuente de numerosas agresiones ambientales.

En este contexto, y ante la exigencia de potenciar la identidad de un territorio, que comienza a funcionar cada vez más interrelacionadamente, y que

margen de los planes o como modificación de los mismos. La atractiva visión panorámica que encontrábamos de los planes municipales españoles en V.V.A.A.- *10 años de Planeamiento en España. 1979-1989*, MOPU-ITU-IUAV, Madrid, 1989, hoy es inexistente.

² El ámbito de trabajo de estas directrices comprende el territorio definido por Valladolid y 22 municipios de su entorno (980 km² y unos 380.000 habitantes), un lugar de encrucijada histórica y natural, donde confluyen los ríos Pisuerga y Duero (amén de otros como Esgueva, Cega y Adaja), y de carácter singular por la diversidad paisajística que presenta, en relación a las llanuras de la cuenca sedimentaria de Castilla, en cuyo sector central se sitúa.

precisa ser considerado en sí mismo como un valioso recurso, se inscribe el proyecto de corredores verdes aquí descrito. Un proyecto, que más allá de una concepción exclusivamente orientada a la creación de un sistema de ocio y a la protección ambiental, está concebido como elemento clave de un modelo territorial que en Valladolid y en su entorno pretende construir una estructura metropolitana futura de calidad a partir de las condiciones geográficas, históricas y paisajísticas de su territorio.

Un proyecto de parques y corredores verdes

Para ello el proyecto, revisitando algunos conceptos clásicos de la tradición urbanística, -como el de "greenway" norteamericano, o sus antecedentes de "parkway", "greenbelt" o "metropolitan park system"-, intenta conformar una red de espacios abiertos que, usados para el paseo, el deporte, la contemplación de paisaje o el disfrute del medio rural y el patrimonio cultural, permitan a los habitantes del área desarrollar un ocio activo en contacto directo con la naturaleza.

Esto se trata de realizar mediante la sistematización y reinterpretación de los lugares más valiosos, sobre todo los arbolados, de los espacios agrarios y de determinados elementos lineales del territorio que, como el denso y complejo sistema de vías pecuarias en desuso existentes en la zona, o el conjunto de canales y acequias, riberas y arroyos, vías férreas abandonadas y caminos rurales infrautilizados que la surcan, prefiguran una estructura inicial fantástica sobre la que desarrollar la red de vías verdes propuesta. La incorporación a dicha estructura lineal, de una serie de nodos, origen y destino de los corredores, potenciará el carácter y el uso de éstos como espacios abiertos conectores, y dará al sistema la compleción deseada.

Siguiendo la misma lógica empleada en la selección de los corredores, la definición de los nodos articuladores se fundamenta en el sistema de lugares existente, y más concretamente en el conjunto de asentamientos tradicionales compactos. Estos, además de constituirse así en el verdadero corazón del sistema propuesto, verían potenciado su papel estructurante, como centros de actividad y servicios, dentro de un modelo territorial que pretende controlar el disperso urbano.

Junto a ellos se propone un sistema complementario de equipamientos vinculados a la educación ambiental, las rutas temáticas existentes -miradores, castillos, monasterios, etc.-, o los servicios especializados para jinetes, pescadores o senderistas. Estos se localizarán en algunos enclaves singulares por su interés histórico o paisajístico, estando prevista la realización en ellos de intervenciones específicas, encaminadas a su recualificación y mejora arquitectónica.

Por último una reformulación, más o menos novedosa, de las condiciones espaciales y funcionales de ciertas zonas arboladas y espacios naturales, permitirá la creación de nuevos parques metropolitanos, que interconectados por los corredores y ligados a los parques urbanos y a las áreas recreativas ya existentes, serán los espacios donde vegetación, relieve y sistema de agua interactúen para ofrecer atractivo y posibilidades al despliegue de una variada oferta recreativa.

Será precisamente esa reformulación de las condiciones de uso de dichos espacios naturales, unida a su cuidadosa selección, la clave que permita responder

a objetivos aparentemente contradictorios como son los de satisfacer la demanda ciudadana de un ocio urbano fundado en el disfrute de la naturaleza, y simultáneamente proteger los espacios naturales valiosos, frente a una transformación irreversible. Esto se producirá en la medida en que la incorporación de las áreas naturales al sistema parte de una elección atenta de sus valores, fragilidades, riesgos y agresiones posibles, a la vez que supondrá un control de la accesibilidad y una limitación de las actividades y tensiones de desarrollo sobre ellas.

El sistema de vías verdes así planteado constituye una estrategia proyectual, y como tal esta pensada para materializarse en el marco físico del territorio vallisoletano, pero es también parte de un instrumento planificador, que a través de él y mediante la recualificación de una serie de caminos y lugares busca la puesta en valor del entero territorio. Y es que, a nuestro entender, una forma de poner en valor ese territorio es dejarle hablar, dejarle exponer, a él mismo, el modo en que la naturaleza y sus habitantes han ido modelando su paisaje, especialmente en aquellos lugares donde esto se expresa de un modo más elocuente.

Las resonancias y sentimientos capaces de ser despertadas por este paisaje recorrido, contemplado y experimentado, actuarán así como generadores y fortalecedores de un necesario sentimiento de identidad local, favorecerán la cohesión local de los municipios de la zona y contribuirán a superar una minusvaloración del territorio, que junto algunos otros factores, están propiciando buena parte de la problemática del modelo urbano difuso, actualmente en formación. Si ese modelo ha de tener una estructura, pensamos que está habrá de ser paisajística, pues de lo contrario, quizás habría que renunciar a la misma idea de estructura urbana, fundamento de orden, y garantía de un entorno futuro habitable.

3. Adaptación de elementos paisajísticos en el desarrollo urbano: Villamuriel de Cerrato en Palencia

Villamuriel de Cerrato, el término donde se enmarca esta operación, es uno de los núcleos más dinámicos de la provincia con relación a su tamaño, a escasos Km de la capital a la que está plenamente incorporado, entendida ésta como aglomeración urbana. Dicha situación, en un entorno natural relativamente atractivo, entre el río Carrión y el Canal de Castilla, conlleva una fuerte demanda inmobiliaria, y más concretamente, enfocada hacia un crecimiento residencial de baja densidad “suburbano”. Desde los setenta sucesivas operaciones urbanas han conformado un panorama de áreas discontinuas y heterogéneas en torno al núcleo tradicional castellano, que en sí mismo también demanda espacio libre público y lugares para la convivencia ciudadana.

El solar como paisaje

La posición de la zona a ordenar (fragmento de suelo no urbano de unas 30 Has de extensión entre la autovía N-620 y el río -al otro lado del núcleo histórico-) nos da la oportunidad de buscar con su proyecto la integración del espacio urbano consolidado del casco tradicional mediante una expansión articulada del espacio, y continuidad, principalmente en su relación con la zona con que limita al sur: barrio Gómez Manrique-Calabazanos.

Se propone un crecimiento de media-baja densidad, pero con la compacidad y complejidad suficiente para asegurar una estructura urbana continua, articulada con los ejes viarios y otros elementos estructurantes, adaptado a las condiciones físicas del espacio preexistente, poniéndolo en valor.

El relieve del terreno, los caminos, las acequias, el espacio de la ribera natural, la vegetación u otros elementos de la antigua estructura rural, se constituyen en elementos sustanciales y vertebradores de la nueva ordenación proyectada:

1. Un tema clave será la superación del **río** como barrera, mediante la ordenación integral de sus orillas en el entorno de los espacios urbanizados, sin negar su condición natural, verdadero corazón verde del municipio. Para ello se insiste en la protección de cauce y bosque de ribera existente a la vez que se incrementa la accesibilidad entre márgenes: dos nuevos puentes rodados y una nueva pasarela dentro del área a intervenir.

2. Un relativo escaso **relieve** de la zona encuentra su singularidad más marcada en dos líneas de fuerza para la actuación; el cauce encajonado del río, y el escalón de más de tres metros a lo largo de la Avenida G. Manrique que, paralela y a medio camino entre río y autovía, ya preexiste como eje en continuidad con lo urbano del sur; ambas bandas permitirán una mayor complejidad y riqueza espacial. La fluctuación estacional del Carrión a veces provoca la inundación parcial de sus márgenes; la disposición de los principales espacios libres hacia el río, con un camino de borde -también preexistencia- ligeramente elevado facilitará un control natural del curso de agua.

3. El camino histórico al Convento de Calabazanos, que conecta a través del puente medieval con el antiguo núcleo urbano, cruza el área prácticamente en diagonal, en dirección Sureste, y sigue entrecortado más allá hasta la tapia del convento, y el camino de la ribera, son, con una Acequia de riego perpendicular al río que también atraviesa este espacio y continua más allá de la autopista, los elementos que perviven de la **estructura territorial histórica**.

La condición física del terreno, su realidad topográfica y productiva, hacen que las preexistencias sean entendidas más desde su lógica potencial, orientada a la transformación urbana del espacio, que como condicionantes problemáticos sustanciales. La utilización de los elementos del terreno y de las infraestructuras preexistentes como apoyo de la ordenación planificada, resultará aquí una realidad que intenta ratificar su potencialidad teórica. Los viales existentes y en proyecto, los caminos, la acequia, el relieve del terreno, la orientación, la estructura

parcelaria, el espacio de ribera fluvial e incluso aquellos elementos urbanos ya consolidados existentes, son todos incorporados al proyecto, que intenta utilizarlos en su lógica de configuración, recuperando, poniendo en valor y potenciando aquellos más valiosos ambientalmente.

Organización de lo urbano -administrar la densidad-

Bajo la presión de la demanda inmobiliaria y con los mecanismos urbanísticos disponibles, se apuesta por un modelo urbano de ciudad continua, compacta y mixta. Lograr una buena accesibilidad a los lugares y asegurar la eficacia funcional de la ordenación, sin renunciar a la calidad ambiental que gravita sobre espacios públicos articulados, no implica un diseño urbano inviable económicamente o ajeno a las condiciones socio-culturales del lugar. Se ha planteado un espacio residencial, intermedio entre la ciudad jardín y el espacio de las villas castellanas, en el que la ocupación del suelo con parámetros de baja-media densidad, acordes al marco normativo y legal vigente, permita asegurar la calidad dotacional y de servicios, con la inclusión de usos terciarios y equipamientos, que garanticen la vida urbana con la suficiente riqueza y complejidad.

Administrar la densidad, dentro del área ordenada, supone asegurar la vitalidad de determinados espacios estructurantes, para los que se buscan mayores dosis de actividad, riqueza de usos y usuarios. La combinación de tipologías que van de la torre a la vivienda aislada, asociadas a una estructura tanto viaria como del espacio libre público jerarquizada buscan, dentro de la pretendida complejidad, coherencia y comprensión del 'sistema', con un espacio urbano que se caracterice por su identidad y su imagen solvente. Frente a la mayor densificación, con viviendas colectivas fundamentalmente, de las vías principales y sobre una '*plaza mayor*' (inexistente en el núcleo tradicional) la disposición de viviendas principalmente unifamiliares, con geometrías menos rígidas en los espacios no estructurantes, insertando y asociando a ellos áreas de juego y jardín, permite generar cierta "privacidad", siempre en continuidad con el sistema de espacios libres global.

Este tejido de espacios libres da a su vez continuidad a las tramas de recorridos peatonales, siempre asociados a trayectos arbolados, e interacciona con la de los recorridos rodados, que aseguran el acceso directo a las viviendas, con articulaciones en los cruces y nodos mediante plazas y lugares de estancia de uso colectivo, generalmente asociados a dotaciones públicas.

Matriz de espacios verdes

En esta estructura urbana el sistema de espacios verdes forma parte cualitativa y cuantitativa tanto de la forma como de la actividad que se pueda generar en este entorno. Sistema cuyos elementos principales -de '*Ordenación General*'- servirán de referente tanto a esta nueva área urbana como al conjunto del núcleo:

- La ribera dentro y fuera de los límites del plan.
- Un Parque atravesado por un camino histórico. La deseable integración del río en el medio urbano de Villamuriel, tiene en este parque de ribera

su futuro corazón funcional, como soporte de actividades de ocio y esparcimiento, que en ambas orillas, permitan un uso respetuoso pero intenso de algunos de los valores potencialmente más atractivos del municipio.

- Una acequia convertida y asociada a un bulevar estructurante E-O.
- Una banda continua de protección haciendo frente a la autovía.

A ellos se suman para formar un todo espacios secundarios - de '*Ordenación Detallada*' - , corazones menores en torno a los que se organicen las distintas unidades residenciales.

El tratamiento vegetal que se dará a cada una de estas áreas verdes será acorde a esos fines con los que se plantearon: desde una banda colchón 'más salvaje' que necesite mínimo o nulo mantenimiento; pasando por áreas estanciales, que generen un ambiente de privacidad, para el uso cotidiano, de contacto con el plano del suelo; hasta las grandes zonas verdes estructuradoras tanto en la ordenación como en la inserción adecuada de ésta en el entorno, con elementos singulares que favorezcan la comprensión de la trama espacial y contribuyan significativamente a su identidad.

Se aborda aquí el paisaje entendido como cultura y como construcción, con valores históricos y proyectuales, pero siempre en evolución, bajo la dinámica de los procesos naturales, con un ritmo ajeno al nuestro y por ello con capacidad renovada para la sorpresa y la relajación, contribuyendo indiscutiblemente a la vivacidad urbana.

4. El paisaje en la recostura de la estructura urbana: dos propuestas para Segovia.

Nuestro trabajo en Segovia a lo largo de los años noventa se hizo imposible por la incapacidad de los responsables de urbanismo para asumir decisiones complejas. En este camino, donde habíamos ya realizado diferentes Planes Especiales, se quedaron en el tintero dos propuestas que para nosotros significaron una profunda evolución en nuestra manera de concebir el diseño urbano.

Segovia es una vigorosa ciudad antigua y sus valores trascenderán siempre cualquier pequeño o gran esfuerzo urbanístico. De hecho pensamos que lo más trascendente está en el trabajo de los que administran la ciudad a lo largo del tiempo, de su cultura y de su constancia en la defensa del interés colectivo. Lo comprobamos en el trabajo de Odrizola en la Segovia de principios del siglo XX, incluidas las reformas y los caminos de borde, o lo verificamos al pasear por las plazas ajardinadas y por los espacios arbolados de la Segovia actual.

También hay que agradecer ejemplos de energía y dedicación como la que el ingeniero de montes del Ayuntamiento, Leopoldo Yoldi³, y sus colegas

³ Ver V.V.A.A.- *Segovia: Ecología y Paisaje. Guía para una comprensión integral de la ciudad*, Ayuntamiento de Segovia y otros, 1994; YOLDI, L; SALINAS, B; y ARROYO, F - "El río y la

realizan a diario: se ve en cómo se mantienen los jardines y paseos arbolados de la ciudad. Porque una ciudad como Segovia, Conjunto Histórico y Patrimonio de la Humanidad –UNESCO, 8 de diciembre de 1985– es un lugar urbano vivo, necesita de ese compromiso, más importante que la policromía muchas veces fatua de los grandes proyectos urbanos. Aunque sin duda Segovia exige inversiones ilusionantes y dinamizadoras, de que necesita proyectos ambiciosos, ningún proyecto sustituye el compromiso señalado.

En nuestro caso planteamos el futuro de dos lugares difíciles de la ciudad, el entorno de la Estación Ferroviaria –siempre pendiente de negociación ante futuros inciertos, en un contexto de transformación del acceso ferroviario a Segovia– y el espacio denominado Velódromo, en el entorno de una vieja Estación de Autobuses. Trabajamos en ambos casos con dos ideas muy sencillas: convertir la dificultad topográfica en un argumento positivo, central del proyecto, y buscar tipologías urbanas adaptables, versátiles y viables. Tanto en el entorno de la Estación, con el desarrollo de un gran equipamiento deportivo sobre terrazas, y en Velódromo mediante la descomposición de la manzana urbana hacia las laderas, planteando tanto una nueva calle solvente como unas torres sobre jardines, es el sistema de espacios libres, mejor dicho, de parques y recorridos arbolados, el que organiza la forma urbana, administrando la densidad de manera que se creen continuidades reales de lo edificado allí donde cada espacio se articula con la ciudad consolidada.

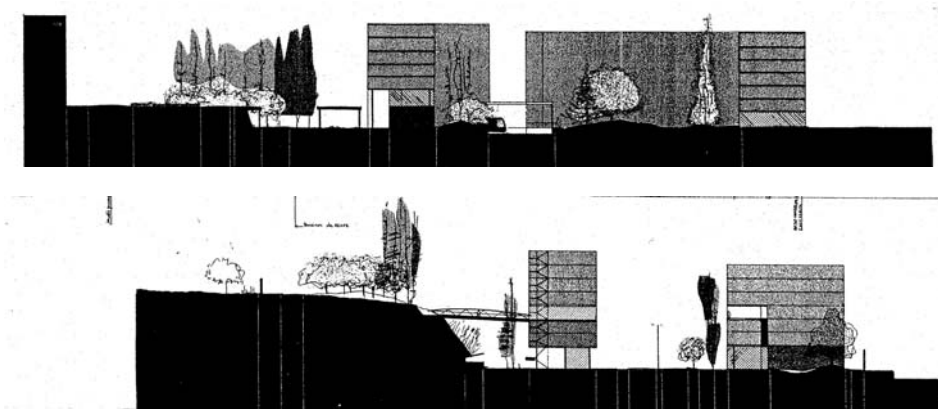
Al trabajar en el Instituto con temas de diseño urbano recordábamos a Alberti, pensando las relaciones entre vacíos y llenos de cara a apoyar nuestra hipótesis de flujos urbanos que orientaba lo edificado, revisitando sus tres conceptos que se nos revelaban esenciales: el número (*numerus*) de las partes distintas y de las partes semejantes del objeto –la cantidad–; la proporción (*finitio*) de cada uno de los elementos; y la posición (*collocatio*) del objeto mismo y de sus partes en relación con las otras. De la conjunción de *numerus*, *finitio* y *collocatio* resulta la *concinnitas*, la gran ley fundamental de la naturaleza y de las producciones humanas, la clave de un hacer en el que no sobre ni falte nada. La imprecisión de esta idea nos indicaba la dificultad de administrar algo que se va a producir culturalmente. Hoy están trabajando otros, pero en Segovia hay lecciones que pueden ser todavía aprendidas. Los planes son simples instrumentos.

En el entorno de la estación se procura crear circulaciones entre espacios que han vivido de espaldas, en Velódromo se hace accesible la ladera, organizando en los dos casos el conjunto mediante un “proyecto de suelo”.

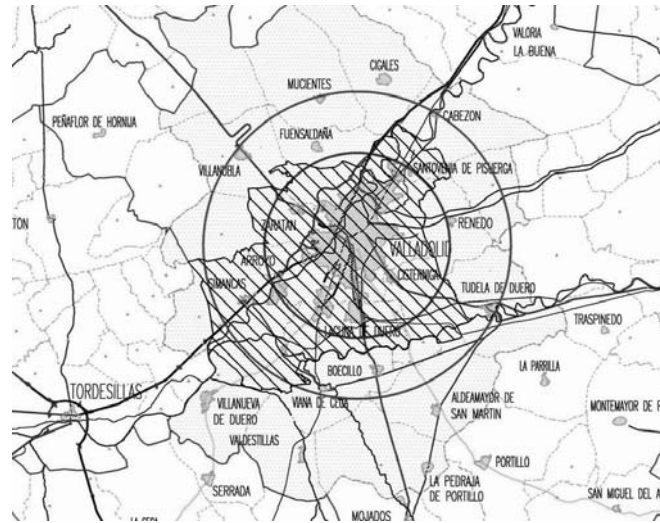
ciudad. Segovia, enclave histórico entre los ríos Clamores y Eresma” en *Revista Medio Ambiente de Castilla y León*, nº 6; y *Del árbol a la ciudad sostenible*, Ayuntamiento de Segovia, 1998.



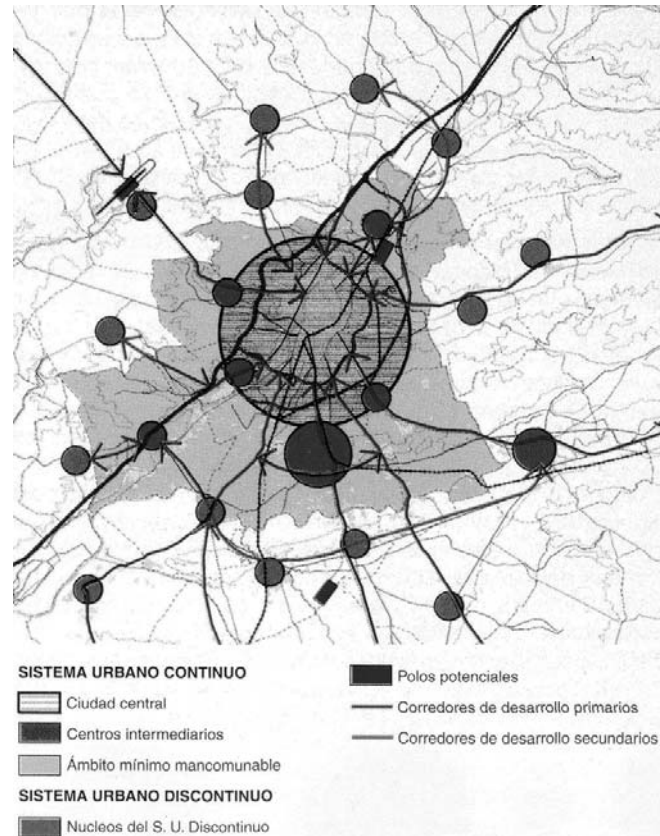
Zamora. Dos imágenes de la secuencia proyectual 1: avenida de Vigo – calle Vega - calle Villalpando – calle Estación.



Zamora. Secciones sobre el espacio ferroviario, administrando la densidad exigida por RENFE.



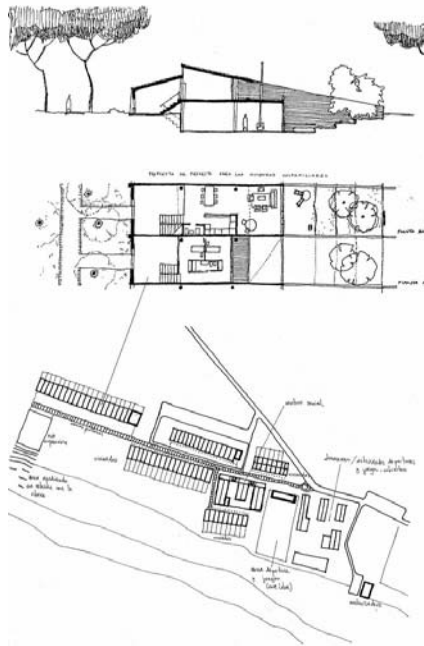
Valladolid. Un espacio metropolitano en formación, cada vez más complejo e interdependiente.



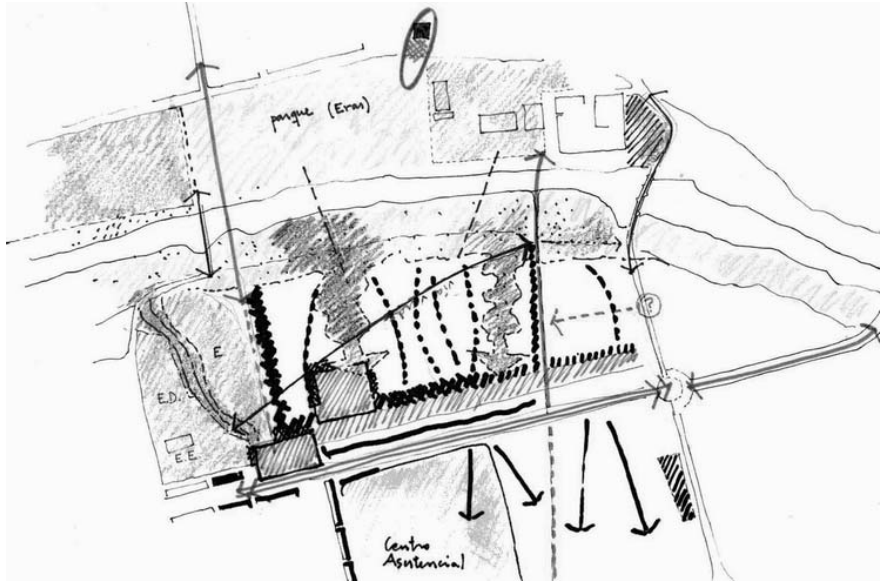


Valladolid. Espacios naturales valiosos, y Sistema de parques y corredores verdes.

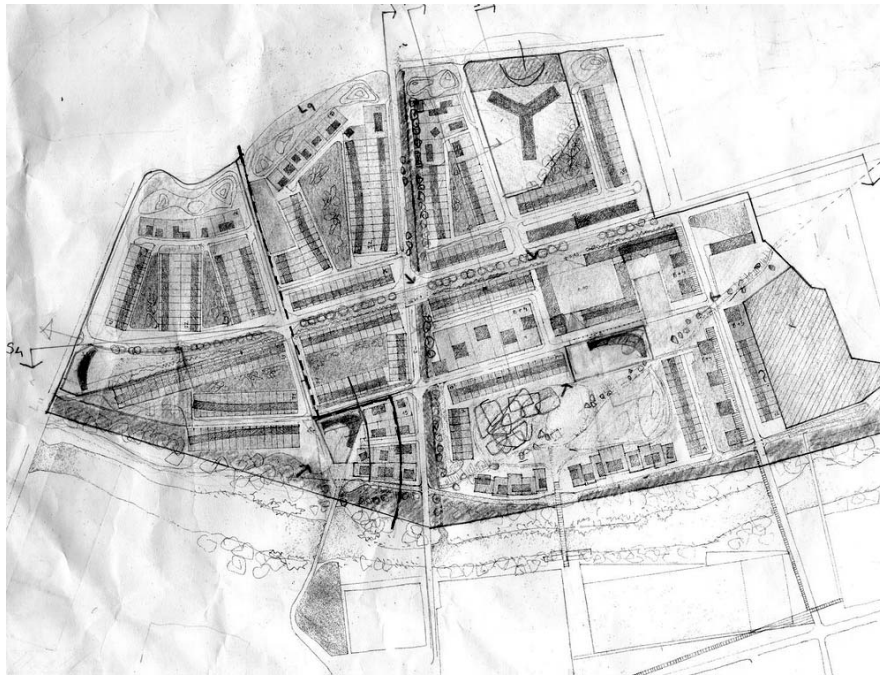
Problemas detectados y sistemas de corrección

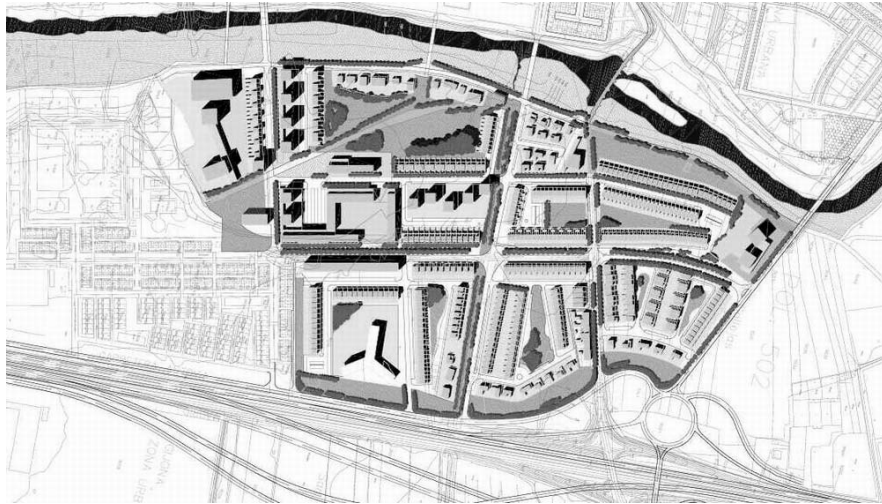
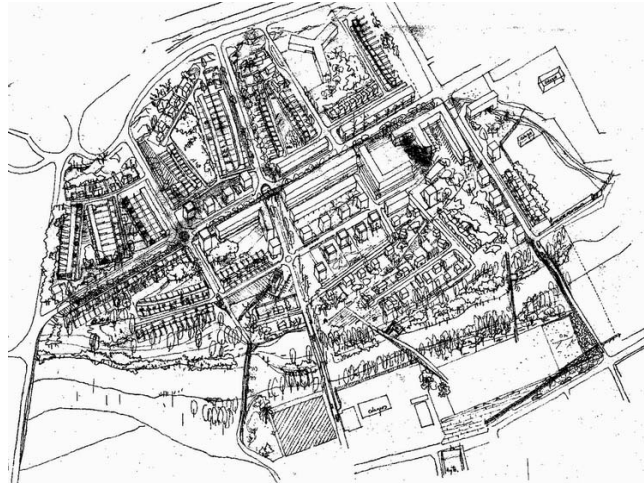


Valladolid. ¿Es posible reutilizar las granjas del entorno urbano, plantear una forma de desarrollo urbano diferente?

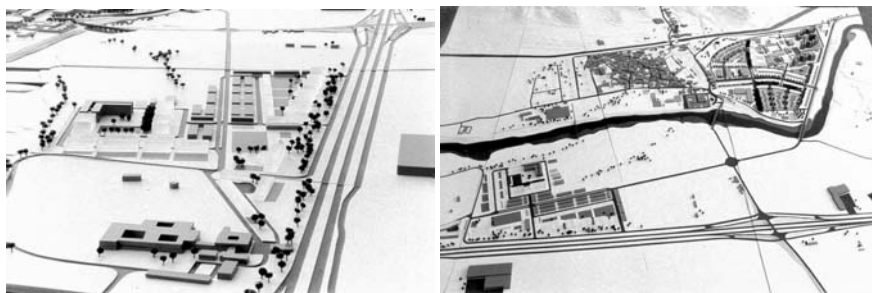


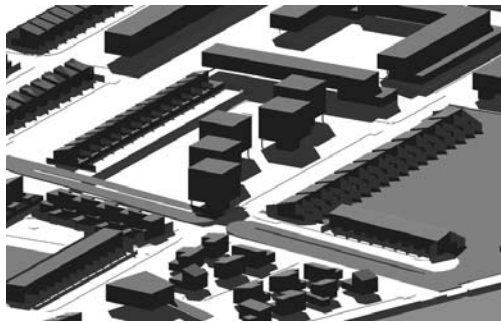
Villamuriel de Cerrato. Esquema de ordenación inicial, a partir de los rasgos y elementos valiosos del paisaje.



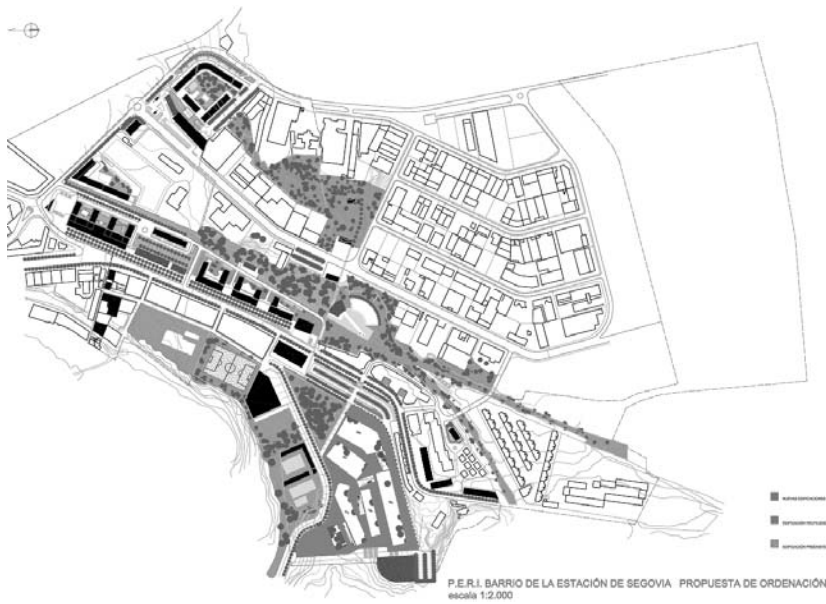


Villamuriel de Cerrato. Axonometría inicial, la primera ordenación propuesta, y planta de ordenación. Maqueta de proyecto.





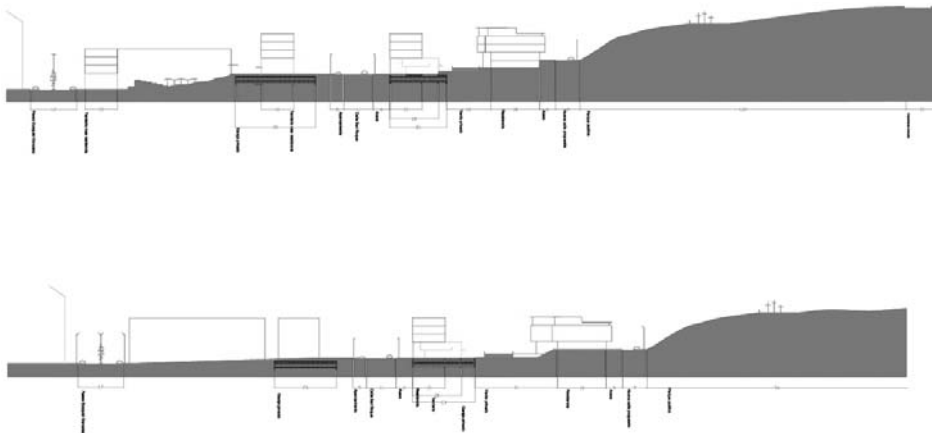
Villamuriel de Cerrato. Vista de la plaza y verificación proyectual de la propuesta.



Segovia. Plan Especial del entorno de la estación ferroviaria, con o sin ferrocarril, de nuevo el paisaje ofrece una matriz estructurante, quizás la única posible en espacios heterogéneos de borde urbano.



Segovia. Ordenación propuesta para el área de Velódromo, adaptada al relieve a la vez que completa un borde urbano.



Ordenación propuesta para el área de Velódromo. Secciones.