

PUBLICACIÓN DEL

instituto universitario de urbanística  
de la universidad de valladolid

# DOSSIER

## 3 ciudades

2018



# PATRIMONIOS URBANOS, DIAGNÓSTICOS HISTÓRICOS Y FUTUROS DEL PASADO

Víctor Pérez-Eguíluz  
María Castrillo Romón  
coordinadores



PATRIMONIOS URBANOS, DIAGNÓSTICOS  
HISTÓRICOS Y FUTUROS DEL PASADO

## **DOSSIER** ciudades; 3

PATRIMONIOS URBANOS, DIAGNÓSTICOS HISTÓRICOS Y FUTUROS DEL PASADO / Víctor Pérez-Eguíluz y María Castrillo Romón, coords. – Valladolid : Instituto Universitario de Urbanística, 2018

202p. ; 17x24 cm .- (Dossier Ciudades ; 3)

ISBN: 978-84-09-05736-8

ISBN-e: 978-84-09-05737-5

1. Patrimonio urbano. 2. Diagnóstico histórico. 3. Diagnóstico urbanístico. 4. Políticas patrimoniales. I. Pérez-Eguíluz, Víctor, coord. II. Castrillo Romón, María, coord. III. Instituto Universitario de Urbanística, ed. IV. Universidad de Valladolid, ed. V. Serie

# PATRIMONIOS URBANOS, DIAGNÓSTICOS HISTÓRICOS Y FUTUROS DEL PASADO



### **Coordinadores**

Víctor Pérez-Eguíluz y María Castrillo Romón

### **Autores**

Alfonso Álvarez Mora, Cédric Ferial, Corinne Jaquand, Juan Luis de las Rivas Sanz,  
José Luis Lalana Soto, Luis Santos y Ganges, Laurennt Coudroy de Lille,  
Loïc Vadelorge, Miguel Fernández-Maroto, Marina Jiménez Jiménez,  
Víctor Pérez-Eguíluz.

### **Asistencia editorial y cubierta**

Víctor Pérez Eguíluz

### **Foto de portada**

Fotografía de París, Avenue de l'Opéra desde el balcón del Palais Garnier,  
Víctor Pérez Eguíluz, 2013.

### **Diagramación y maquetación**

Víctor Pérez Eguíluz y Beatriz Vergara Aller

### **Revisión de textos**

María Castrillo Romón y Luis Santos y Ganges

### **ISBN**

978-84-09-05736-8

### **ISBN-e**

978-84-09-05737-5

### **Depósito Legal**

VA 736-2018

### **Edita**

INSTITUTO UNIVERSITARIO DE URBANÍSTICA DE LA UNIVERSIDAD DE VALLADOLID  
con la colaboración de Ediciones Universidad de Valladolid

### **Colabora**

GRUPO TRANSVERSAL "USAGES DE L'HISTOIRE ET DEVENIRS URBAINS"  
DEL LABEX FUTURS URBAINS (FRANCIA)



Este libro, editado por el Instituto Universitario de Urbanística con la colaboración de Ediciones Universidad de Valladolid, se encuentra bajo una Licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial 4.0 Unported.



Reconocimiento (Attribution): en cualquier explotación de la obra autorizada por la licencia hará falta reconocer la autoría.



No comercial (Non commercial): la explotación de la obra queda limitada a usos no comerciales.

## ÍNDICE

Patrimonios urbanos, diagnósticos históricos y futuros del pasado: una introducción. *Urban heritage, historical diagnosis and futures of the past: an introduction.*

Víctor PÉREZ-EGUÍLUZ y María CASTRILLO ROMÓN

9

Nouvelles approches du patrimoine en histoire urbaine. *New heritage approaches in urban history.*

Loïc VADELORGE

13

De la “cité historique” au “site patrimonial” : mots et valeurs de la loi française de 2016 sur le patrimoine urbain. *From “cité historique” to “site patrimonial”: words and values of the French urban heritage act of 2016.*

Laurent COUDROY DE LILLE

29

Apuntes sobre el paisaje urbano histórico. Aprendiendo del “buen urbanismo”. *Entries on the historic urban landscape. Learning from “the good urbanism”.*

Juan Luis DE LAS RIVAS SANZ

39

La mémoire des grands plans. *The memory of major town plans.*

Corinne JAQUAND

53

Patrimonio cultural, historia y proyecto urbano en la recuperación de baldíos industriales ferroviarios. *Cultural heritage, history and urban project in the recovery of railway industrial brownfields.*

José Luis LALANA SOTO & Luis SANTOS Y GANGES

67

La piétonnisation des centres-villes dans les années 1960-1970. Patrimonialisation ou modernisation? *Past or future? Pedestrianisation in european city centers during the 1960-1970's.*

Cédric FERIEL

99

Contextualización, caracterización y análisis para el diagnóstico urbano patrimonial. *Contextualization, characterisation and analysis for urban heritage diagnosis.*

Víctor PÉREZ-EGUÍLUZ

113

Una aproximación a la utilidad del planeamiento precedente en el diagnóstico urbanístico: casuística vallisoletana. *An approach to the utility of preceding urban planning in urban analysis: some cases from Valladolid.*

Miguel FERNÁNDEZ-MAROTO

131

Abandono y apropiación de clase del centro histórico de Ávila. El planeamiento cuantitativo-extensivo como impulsor y conductor del proceso. *Abandon and class appropriation of the historic center of Ávila. Quantitative and extensive urban planning as promoter and leader of the process.*

Alfonso ÁLVAREZ MORA

151

Ávila. Un paisaje inapropiado. Diagnósticos urbanísticos y futuros pasados en el planeamiento reciente de la ciudad. *Ávila, an inappropriate landscape. Urban diagnosis and past futures in the recent city planning.*

Marina JIMÉNEZ JIMÉNEZ

171

# PATRIMONIOS URBANOS, DIAGNÓSTICOS HISTÓRICOS Y FUTUROS DEL PASADO: UNA INTRODUCCIÓN

## URBAN HERITAGE, HISTORICAL DIAGNOSIS AND FUTURES OF THE PAST: AN INTRODUCTION

Víctor PÉREZ-EGUÍLUZ  
María CASTRILLO ROMÓN

Este nuevo *Dossier Ciudades* ha sido posible gracias a la continuidad dada a una línea de colaboración entre el Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid y el grupo transversal “Usages de l’histoire et devenir urbains” del LABEX Futurs Urbains (Université Paris-Est, Francia). Ambos grupos de investigación suscribieron en 2016 un acuerdo para desarrollar una serie de encuentros científicos durante los tres años siguientes. Esta iniciativa pretendía estimular el debate y la confrontación de perspectivas desde contextos diferentes (no solo geográficos, sino también disciplinares) en torno al tema del uso de la Historia en la práctica urbanística. Sobre esta base, se han ido desarrollando diferentes actividades enfocadas cada una de ellas a ciertos aspectos concretos de esta cuestión. El primer encuentro se celebró en la Escuela de Arquitectura de Valladolid y en el Colegio Oficial de Arquitectos de Ávila los días 10 y 11 de marzo de 2016 respectivamente, bajo la forma de un seminario internacional titulado “Patrimonios urbanos, diagnósticos históricos y futuros del pasado”. De él nace este *Dossier* que recoge algunas de las ideas que allí se discutieron.

A aquel primer encuentro le sucedieron otros tres más hasta la fecha. El segundo tuvo lugar en noviembre de 2016 en París en torno al tema “Rives et rivières urbaines, une situation d’usage de l’Histoire dans les diagnostics” e incorporó la visita de campo “Patrimoine urbain, mémoire et muséographie de l’urbanisme en Région Île-de-France”. El tercer encuentro volvió a desarrollarse en Valladolid en abril de 2017, en este caso, con un seminario sobre “Vacíos urbanos, espacios públicos. Usos de la Historia y futuros del patrimonio urbano” y una visita de campo titulada “Valladolid y sus espacios ferroviarios: presente de un patrimonio industrial mayor”. La cuarta reunión, en París, en noviembre de 2017, incluyó el seminario “Usages de l’Histoire dans la formation en Architecture et en Urbanisme” así como una visita al patrimonio urbano y ferroviario de Rouen y Sotteville. El broche final de esta colaboración lo pondrá el coloquio internacional “Relatos de ciudad: narración y usos de la Historia en el cambio urbano”, que se celebrará el 6 y 7 de junio de 2019 en Ivry-sur-Seine, y cuya convocatoria se ha cerrado recientemente con un afortunado éxito de participantes.

Volviendo al contenido de este libro, bajo el título de aquella primera reunión se planteaba una puesta en común de la experiencia investigadora de ambos grupos en relación con el análisis y la crítica del patrimonio urbano desde las perspectivas de la Historia y de la Urbanística, con especial atención a los métodos y herramientas del “diagnóstico histórico” y del “diagnóstico urbanístico”. Los textos que se reúnen en esta publicación han sido elaborados por una mayoría de los autores que intervinieron en aquel seminario y están directamente vinculados a las temáticas que se discutieron en él, aunque no son necesariamente las contribuciones hechas en aquella ocasión.

Los capítulos se han organizado en tres bloques. Se presentan en primer lugar las contribuciones más directamente relacionadas con la discusión del concepto de patrimonio urbano desde la Historia o desde su propia evolución histórica. Concretamente, Loïc Vadelorge analiza la importancia de la construcción de la noción de patrimonio desde la Historia cultural y las prácticas públicas y sociales, y la reticencia de la Historia urbana a hacer de ella su objeto. En Francia, sólo en los últimos tiempos, las aproximaciones a la historia de las renovaciones urbanas han abierto una brecha en esta tendencia y han esbozado una confluencia con la práctica urbanística en torno al diagnóstico histórico, herramienta que revela un interesante potencial tanto para las prácticas profesionales como para las demandas sociales. Laurent Coudroy de Lille analiza el debate que precedió a la reciente aprobación de una nueva ley francesa sobre patrimonio urbano (*Loi LCAP, relative à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine*, 2016) para reflexionar sobre los procesos de patrimonialización urbana tal y como pueden observarse hoy en Francia a partir de la elección terminológica capitalizada por los conceptos de “ciudad histórica” (*cité historique*) y de “sitio patrimonial destacado” (*site patrimonial remarquable*) y las diferentes concepciones subyacentes de la relación entre historia y patrimonio urbano.

A continuación se recogen una serie de contribuciones relativas a algunas interpretaciones del patrimonio hechas desde una perspectiva propiamente urbanística. Juan Luis de las Rivas Sanz pone el foco en el concepto “paisaje urbano histórico” para defender una lectura paisajística de lo urbano basada en la rica cultura disciplinar y en tres aproximaciones complementarias, como son la geográfica, la morfotipológica y la pintoresca. Corinne Jaquand establece la dimensión patrimonial de algunos grandes planes urbanísticos elaborados antes de la década de 1970. Para ello, y para apoyar la crítica al olvido de la historicidad en la construcción del *Grand Paris* (como hace el colectivo “*Inventer le Grand Paris*”), argumenta tres valores patrimoniales de las producciones más relevantes de la época dorada del “planismo”: su valor icónico, su valor estético y su valor didáctico. Por su parte, José Luis Lalana Soto y Luis Santos Ganges fijan su atención sobre la caracterización y evaluación del patrimonio industrial inmerso en procesos de renovación urbanística. Utilizando como ilustraciones una amplia diversidad de casos de muy distintos países, estos autores realizan una crítica sobre la manera de conducir institucionalmente estos procesos, evidenciando una problemática que es común a todos ellos y que oscila entre el posible reconocimiento de preexistencias dignas de ser conservadas y las expectativas de nueva centralidad urbanística que inspiran ese tipo de iniciativas de renovación. Cédric Ferial propone una revisión de la Historia urbana de los centros de las ciudades desde la perspectiva de la creación de áreas peatonales. Ferial muestra cómo este tipo de acción pública, considerada a menudo como manifestación de una nostalgia conservacionista y como distintivo de los ámbitos patrimoniales, ha constituido en realidad un laboratorio urbanístico para una aproximación a los centros históricos basada en los preceptos funcionalistas de la separación de tráfico y la peatonalización de los centros urbanos. Utilizando ejemplos de toda Europa, el autor muestra una diversidad de estrategias apoyadas en la peatonalización de los centros históricos y esboza una periodización del fenómeno. Por último, a modo de transición entre esta parte y la siguiente, la contribución de Víctor Pérez Eguíluz realiza una crítica del concepto y la práctica del diagnóstico urbano-patrimonial apoyándose en ejemplos canónicos de planificación de áreas urbanas y territorios de valor patrimonial en Europa. A partir de ahí, autor diseña un proceso de caracterización urbana –física y social– previa a la ordenación espacial y defiende su potencial

como herramienta para la planificación ilustrándolo con los resultados de algunos trabajos propios del Instituto universitario de Urbanística.

Finalmente, una tercera parte reúne una serie de análisis de prácticas urbanísticas concretas, todos ellos teniendo como eje la crítica del papel asignado a la historia y al patrimonio en la valoración urbanística previa a la transformación urbana, ya se trate de una valoración explícita y formal (diagnósticos urbanísticos elaborados para apoyar la toma de decisiones de planificación) o de criterios que imponen, de hecho, los agentes urbanos dominantes. Miguel Fernández Maroto se sirve del caso de Valladolid para mostrar hasta qué punto puede ser importante para el diagnóstico urbanístico el disponer de un conocimiento preciso de los instrumentos urbanísticos precedentes y sus efectos sobre la evolución de la realidad construida. El análisis de esos instrumentos que pueden interpretarse como “futuros pasados” y de la relación de la ordenación de fragmentos concretos con la planificación general y con un modelo de ciudad, permite una mejor comprensión de los procesos y fenómenos que han conformado el urbanismo actual y, con ello, se posibilita una ordenación urbana más adaptada a su contexto. En el capítulo firmado por Alfonso Álvarez Mora, este autor se apoya en el ejemplo de Ávila para defender la tesis de que las dinámicas del abandono urbano de espacios históricos y la recuperación de clase están íntimamente relacionadas. La primera por necesaria, unida a la adopción de un modelo urbano de extensión, y la segunda por ser la estrategia de regeneración urbana adoptada por el mercado. Y por último, Marina Jiménez Jiménez vuelve a invitarnos a recorrer Ávila y su memoria para revisar de forma crítica los diagnósticos y el planeamiento que han hecho posible una extensión indiscriminada apoyada por los intereses inmobiliario-financieros, entre otros. Indaga en la manera de justificar una transformación que ha generado un paisaje inapropiado, cuando no desmesurado, y difícil de compaginar con los valores de una ciudad patrimonio mundial.

El conjunto de escritos aquí reunidos, en definitiva, esboza una revisión de algunos aspectos de la historia y la práctica urbanística reciente relacionados con la diversidad de concepciones y perspectivas sobre el patrimonio urbano y su gestión, y deja patente la poliédrica realidad que representa éste. La mera conservación monumental extendida los conjuntos urbanos ha sido dejada atrás por una Urbanística que se enfrenta a retos nuevos y diversificados. Nuevas herramientas, nuevas aproximaciones conceptuales y metodológicas, nacen como respuestas a los desafíos de una gestión y ordenación del patrimonio urbano en tensión entre los cambios culturales, los intereses inmobiliarios, las exigencias de una articulación más rica con el entorno urbano y geográfico, y su potencial en relación con necesidades sociales expresadas.

La edición de este nuevo *Dossier Ciudades* aspira no sólo a reflejar, compartir y celebrar algunos de los resultados del acuerdo entre el Instituto universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid y el grupo transversal “Usages de l’histoire et devenirs urbains” del LABEX Futurs Urbains, sino también a animar en círculos mucho más amplios un debate necesario, alimentado desde la Historia, sobre el sentido urbanístico del patrimonio urbano.

Valladolid, julio de 2018.



# 1.

## NOUVELLES APPROCHES DU PATRIMOINE EN HISTOIRE URBAINE

Loïc VADELORGE

*Professeur d'histoire contemporaine, Université de Paris-Est Marne la Vallée (France),  
Laboratoire Analyse Comparée des Pouvoirs (EA 3350) et Groupe de travail transversal  
« Usages de l'histoire et devenirs urbains » du Labex Futurs urbains (Paris-Est)  
loic.vadelorge@u-pem.fr*

### RÉSUMÉ

Le patrimoine est devenu depuis plusieurs années un levier de transformation urbaine. La nécessité de conjuguer renouvellement de la ville et protection des immeubles ou quartiers remarquables amène les aménageurs à recourir au diagnostic historique ou patrimonial. La recherche urbaine est en revanche beaucoup plus réticente à prendre en considération la notion de patrimoine, notamment en France. Cette réticence s'explique pour des raisons historiographiques. Les recherches sur les politiques du patrimoine ou la construction de conscience patrimoniale ont été jusqu'à une date récente conduites dans d'autres champs que celui de l'histoire urbaine. Les approches nouvelles sur l'histoire des rénovations urbaines montrent cependant que les lignes de partage entre les spécialités de recherche bougent. Elles permettent de penser que les chercheurs peuvent désormais nourrir les pratiques professionnelles et la demande sociale de diagnostic historique.

**Mots clé:** historiographie, patrimoine, histoire urbaine, diagnostic, histoire culturelle.

# 1.

## NEW HERITAGE APPROACHES IN URBAN HISTORY

LOÏC VADELORGE

*Professeur d'Histoire contemporaine, Université de Paris-Est Marne la Vallée (France),  
Laboratoire Analyse Comparée des Pouvoirs (EA 3350) et Groupe de travail transversal  
«Usages de l'histoire et devenirs urbains» du Labex Futurs urbains (Paris-Est)  
loic.vadelorge@u-pem.fr*

### ABSTRACT

Urban heritage became for several years a lever of urban transformation. The necessity of conjugating renewal of the city and the protection of buildings or districts brings the planners to resort to the historic or patrimonial diagnosis. The urban research is on the other hand much more reluctant to consider the notion of heritage, in particular in France. This reluctance is understandable for historiographical reasons. The researches on heritage policies or construction of patrimonial consciousness were until recent date driven in other fields than urban history. The new approaches on the history of the urban renewal show however that the lines of divisions between the specialities of research are moving. These approaches allow us to think that the researchers can feed, from now on, the professional practices and the social request of historical diagnosis.

**Keywords:** historiography, heritage, urban history, cultural studies, urban diagnosis.

## 1.1. INTRODUCTION

Interroger les rapports entre patrimoine urbain et diagnostic historique<sup>1</sup>, c'est forcément questionner la manière dont on appréhende scientifiquement la notion de patrimoine. Pour la plupart des villes du début du XXI<sup>e</sup> siècle, le patrimoine constitue une évidence que les urbanistes ou les élus locaux interrogent peu. Il paraît aujourd'hui évident qu'on ne peut pas présenter une ville sans évoquer une liste de monuments historiques qui résumant souvent son passé pour les habitants comme pour les touristes ou les investisseurs qu'on cherche à attirer. Le patrimoine est devenu un élément essentiel de la communication politique des villes, qui tend au début du XXI<sup>e</sup> siècle à s'harmoniser, que l'on évoque des capitales régionales comme Valladolid<sup>2</sup> ou Rouen<sup>3</sup>, ou des villes moyennes comme Ávila<sup>4</sup> ou Provins<sup>5</sup> pour prendre deux exemples classés au patrimoine mondial de l'Unesco. Pour les aménageurs contemporains, le patrimoine représente à la fois un ensemble de contraintes techniques (statut particulier du bâti, procédures spécifiques d'instruction des permis de construire, périmètres de visibilité) et un levier pour produire le changement urbain, vanter la qualité de vie des centres historiques associant culture et patrimoine et lutter contre les facteurs de décroissance démographique (Valladolid perd ainsi 15 000 habitants entre 1981 et 2014 mais Rouen en gagne 10 000 entre 1990 et 2011).

Longtemps considérées comme des approches antagonistes de la ville contemporaine, la protection du passé des villes – principalement dans les centres historiques – et la production de leur futur – principalement à la périphérie – sont aujourd'hui de plus en plus combinées. Même les villes où les quartiers " récents ", c'est-à-dire reconstruits après la seconde guerre mondiale comme le Havre ou Sotteville-lès-Rouen ou au contraire produits *ex-nihilo* dans le dernier tiers du XX<sup>e</sup> siècle (villes nouvelles) valorisent aujourd'hui leur histoire et tentent de la labelliser. En 2015 par exemple, le comité Unesco réuni à Durban inscrit sur sa liste du patrimoine mondial les œuvres d'Antonio Gaudi en Espagne et la ville du Havre reconstruite par Auguste Perret. De nombreuses villes du XX<sup>e</sup> siècle en France sont de même aujourd'hui labellisées villes d'art et d'histoire par le ministère de la Culture (Boulogne-Billancourt, Dieppe, Noisiel, Royan, Saint-Quentin-en-Yvelines,...). La loi Solidarité et Renouvellement urbain (2000) associe d'ailleurs explicitement la valorisation du patrimoine et le renouvellement urbain en préconisant " la sauvegarde des ensembles urbains remarquables et du patrimoine bâti " dans la production des documents d'urbanisme<sup>6</sup>.

La conséquence directe de cette nouvelle approche du devenir des sols urbains est que la demande de " diagnostic patrimonial " préalable aux grandes opérations d'aménagement s'est développée depuis la fin des années 1970, en France comme en Espagne mais selon des modalités méthodologiques (relevés

---

1 Ce texte est une version remaniée d'une conférence donnée dans le cadre du *Seminario Internacional " Patrimonios urbanos, diagnósticos históricos y futuros del pasado "*. Escuela Técnica Superior de Arquitectura Valladolid. 10 et 11 de mars de 2016.

2 <http://www.info.valladolid.es/turismo>. Consulté le 1er juin 2016. Site del Ayuntamiento de Valladolid.

3 Disponible à : <http://www.rouentourisme.com>. Consulté le 1er juin 2016.

4 Disponible à : <http://www.avilaturismo.com/en/>. Consulté le 1er juin 2016. Site del Ayuntamiento de Ávila.

5 Disponible à : <http://www.provins.net/fr/>. Consulté le 1er juin 2016.

6 Loi du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement urbain, Titre 1, article 1, alinea 3 consulté sur [legifrance.gouv.fr](http://legifrance.gouv.fr)

morphologiques de terrains, production de cartes à différentes échelles, enquêtes socio-démographiques, campagnes photographiques, repérage des archives cadastrales, historique des permis de construire, etc.) et dans des lieux (écoles d'architecture, institut d'urbanisme, services de l'Inventaire en France depuis 1964, Conseils d'aménagement, d'urbanisme et d'environnement en France depuis 1978, services départementaux ou départementaux du patrimoine, etc.) qui restent à étudier.

Une chose est certaine en revanche, le passé des villes que l'on transforme aujourd'hui est souvent appréhendé à travers une grille de lecture patrimoniale: la ville ancienne est pensée comme une collection de valeurs architecturales ou paysagères, voire pour certains de ses quartiers à protéger, comme un musée de plein air<sup>7</sup>. Que l'on le veuille ou non, l'histoire urbaine est donc confrontée à cette notion complexe de patrimoine, sur laquelle de nombreuses disciplines universitaires (sociologie, ethnologie, géographie, histoire, économie, sciences politiques, droit, etc.) se penchent depuis plus de quarante ans.

Le but de cet article est de proposer un état des lieux de la recherche en langue française sur la notion de patrimoine urbain, principalement à partir du cas français, qui a servi d'étalon pour la plupart des politiques patrimoniales européennes dès le XIXe siècle puis mondiales, dans le cadre de la Convention pour le patrimoine mondial de l'Unesco de 1972. Il s'agira moins de chercher l'exhaustivité que d'étudier le glissement progressif de la recherche, d'une approche politique et culturelle du patrimoine, dominante dans les années 1980-1990 vers une approche socio-urbaine, qui semble se dessiner depuis quelques années. Comment expliquer que l'histoire urbaine, longtemps aveugle aux enjeux patrimoniaux, se soit récemment saisie de questions comme l'histoire des "abords des monuments historiques" (Backouche, 2013), la "patrimonialisation des grands ensembles" (Pouvreau, 2011 ; Hamon, 2007) ou l'histoire de longue durée des "secteurs sauvegardés" ? (Backouche, 2016) Le patrimoine constitue-t-il un nouvel objet pour l'histoire urbaine ? En quoi l'histoire urbaine contribue-t-elle à renouveler les recherches anciennes sur la notion du patrimoine ? Voici quelques-unes des questions que l'on souhaite ici poser en partant du principe que la responsabilité des historiens est d'abord interroger les temporalités de la ville et que le patrimoine constitue une lecture et un usage du passé des villes.

Le détour par l'historiographie nous semble d'autant plus utile que les champs de recherche historique qui seront ici au cœur de notre analyse (histoire culturelle et histoire urbaine) se sont développés de manière parallèle en s'ignorant plus ou moins mutuellement (Vadelorge, 2010). Il s'agira bien ici de dégager les spécificités des approches culturalistes et socio-urbaines et d'évaluer ce qu'elles peuvent apporter à une réflexion interdisciplinaire sur le patrimoine. En d'autres termes, lorsque l'on veut comprendre si le patrimoine constitue un "mot de la ville", il faut en passer par la manière dont les chercheurs – et ici principalement les historiens – se sont saisis du mot depuis une quarantaine d'année.

On proposera donc ici une démarche en trois séquences complémentaires. Dans un premier temps on tentera de démontrer que les recherches nombreuses sur les politiques du patrimoine (Vadelorge, 2003) permettent de comprendre en quoi le patrimoine peut devenir un mot de la ville. Dans un second temps, on reviendra sur l'un des principaux apports de l'histoire culturelle du patrimoine : la

---

7 L'expression de "ville-musée" employée au début du XXe siècle pour qualifier des cités épargnées par les transformations haussmanniennes comme Rouen a cédé la place au début du XXIe siècle à des expressions comme "vieille ville", "ville historique", "cité historique".

mise en évidence des processus sociaux de construction de la valeur patrimoniale. Il s'agira enfin d'évaluer comment l'histoire urbaine retravaille aujourd'hui ces mêmes processus sociaux pour les inscrire dans des temporalités qui dépassent celles des objets patrimoniaux.

## **1.2. UNE NOTION POLITIQUE: SAISIR LE PATRIMOINE PAR L'HISTOIRE DES POLITIQUES PUBLIQUES**

A l'inverse de celle de " patrimoine architectural ", la notion de " patrimoine urbain " est relativement récente, même si certains auteurs la font remonter - du point de vue de l'histoire des idées - au début des années 1930 (Giovannoni, 1998). Par patrimoine urbain, on peut entendre des parties de villes (rues/calles, quartiers/barrios, vieilles villes<sup>8</sup>, centres historiques) qui ont été identifiées à un moment donné (pour l'essentiel au XXe siècle) pour leurs valeurs historiques, artistiques, architecturales ou paysagères et qui font l'objet de délimitations leur permettant de bénéficier d'un statut exceptionnel ou dérogatoire au droit de l'urbanisme. Les débats récents en France sur la notion de " cité historique "<sup>9</sup>, terme nouveau visant à fusionner les dispositifs de protection existants sur les zones patrimoniales, soulignent que la définition même de patrimoine urbain n'est pas fixée, à la différence de celle de " monuments historique " (défini par loi du 31 décembre 1913).

Les grands processus de patrimonialisation urbaine en France ne sont pas antérieurs aux années 1940 et dans une très large mesure sont même postérieurs aux années 1970 : loi sur les abords des monuments historiques (1943), loi sur les secteurs sauvegardés (1962), création de la liste du patrimoine mondial de l'Unesco (1978), création des zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (1983), création du label ville d'art et d'histoire (1985), création des aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (2010). Derrière l'ensemble de ces labels – à l'exception notable de celui de l'Unesco<sup>10</sup>, – on trouve des administrations nationales, principalement liées au ministère des affaires culturelles fondé en France en 1959. C'est dire que toute recherche sur la notion de patrimoine ne peut s'affranchir, dans le cas français, d'une connaissance préalable des politiques publiques. Encore embryonnaire à la fin des années 1990 (Ory, 2003), l'histoire des politiques patrimoniales est aujourd'hui beaucoup mieux connue.

La première difficulté à laquelle se sont confrontés les historiens de ces politiques patrimoniales était la contradiction apparente entre l'ancienneté de la notion générique de " patrimoine " et le caractère très récent de sa mise sur l'agenda politique. Il faut attendre 1978 pour que le ministère de la Culture se

8 La vieille ville intra muros et les églises extra-muros d'Ávila sont ainsi inscrites au patrimoine mondial de l'Unesco comme les " vieilles ville " de Cáceres, Salamanca, Segovia ou le " centre historique " de Córdoba ou Toledo. <http://whc.unesco.org/fr/list/>. Consulté le 1er juin 2016.

9 Projet de loi relatif à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine, déposé à l'Assemblée nationale le 8 juillet 2015 par Mme Fleur Pellerin, ministre de la Culture et de la Communication, adopté en juillet 2016. <http://www.assemblee-nationale.fr/14/projets/pl2954.asp>. Le terme de " cité historique " a été remplacé par celui de " site patrimonial remarquable " par les députés et les sénateurs. [https://www.senat.fr/espace\\_presse/actualites/201511/projet\\_de\\_loi\\_relatif\\_a\\_la\\_liberte\\_de\\_la\\_creation\\_a\\_larchitecture\\_et\\_au\\_patrimoine.html#621131](https://www.senat.fr/espace_presse/actualites/201511/projet_de_loi_relatif_a_la_liberte_de_la_creation_a_larchitecture_et_au_patrimoine.html#621131).

10 20 villes d'Espagne et 16 en France sont inscrites pour des quartiers historiques au patrimoine mondial de l'Unesco en 2016.

dote d'une Direction du Patrimoine<sup>11</sup>, direction qui constitue aujourd'hui encore une armature forte du ministère. A la charnière des années 1970 et 1980, la notion de patrimoine s'étend au patrimoine industriel (création en 1978 du Comité d'information et de liaison pour l'archéologie, l'étude et la mise en valeur du patrimoine industriel, le CILAC), à la photographie (mission du patrimoine photographique en 1980 au ministère de la Culture, mission photographique de la DATAR en 1983) et à l'ethnologie (mission du patrimoine ethnologique en 1980 au sein du ministère de la Culture) avant de devenir polysémique dans les années Lang (1981-1993) (Poirrier, 2009 ; Choay, 1992).

Pour autant, si les politiques du patrimoine et l'emploi du mot de patrimoine dans un sens culturel sont récents, la notion s'enracine pour la France dans la longue durée. L'historiographie des politiques culturelles a établi, dès les années 1980 que la notion de patrimoine se forgeait en France à la fin du XVIIIe siècle. La révolution française " invente " le patrimoine en le liant non pas un territoire géographique (ville, campagne, région) mais à la nation. Est patrimoine, ce qui est propriété de la nation (Deloche & Leniaud, 1989). La nationalisation des biens du clergé en novembre 1789 fait ainsi entrer dans le patrimoine immobilier de la nation les églises, couvents et hôpitaux détenus par le clergé. Elle pose immédiatement la question de l'inventaire, c'est-à-dire celle de l'évaluation de la valeur des biens patrimoniaux et celle de l'établissement des critères de classement<sup>12</sup>.

A la fin des années 1970, Pierre Nora lance dans le cadre d'un séminaire à l'EHESS (1978-1981) puis d'une vaste entreprise éditoriale l'histoire des " lieux de mémoire " (Nora, 1997) de la France contemporaine, vaste " jeu de l'oie de l'identité française " (Rousso, 1987). La notion de patrimoine irrigue un très grand nombre de contributions mais significativement aucune ne s'intéresse à la ville, à l'exception notable de quelques pages d'André Chastel sur la rupture d'échelle qu'introduit selon lui le désastre urbain de la seconde guerre mondiale et la période de la Reconstruction au cours de laquelle on découvre " les vertus de l'assiette urbaine, les traits de sa physionomie ancienne, la chaîne des vieilles maisons prenant soudain une importance obsédante " (Chastel, 1997).

Le lien établi très tôt par l'historiographie française entre la notion de patrimoine et la constitution de l'identité nationale<sup>13</sup> a donc contribué à déterritorialiser l'étude du patrimoine. Il s'agissait essentiellement pour les historiens de comprendre les enjeux symboliques des processus de patrimonialisation. Ces enjeux étaient naturellement pour la France d'échelle nationale et les premières recherches ne se sont guère préoccupées des contextes locaux ou de la matérialité des débats patrimoniaux. La ville a été en grande partie ignorée par ces chercheurs.

Cette lecture de la notion de patrimoine par la grille politique ou symbolique a conduit les chercheurs à des interprétations qui mériteraient aujourd'hui d'être revisitées par l'histoire urbaine. En premier lieu, les politiques patrimoniales imaginées en France sous la Révolution et instituées dans les années 1830 par la monarchie de Juillet (création de l'Inspection générale des monuments historiques)

11 Le premier titulaire en est Christian Pattyn, énarque et ancien directeur régional des affaires culturelles d'Ile de France.

12 Les travaux sur ce point et cette période sont très abondants. On peut renvoyer pour une première approche à Poulot (1997).

13 Si les liens culturels entre la France et l'Espagne sont très importants en matière de politiques du patrimoine dès le XIXe siècle, il semble que la législation espagnole sur les monuments historiques soit à la fois plus tardive (*Ley de 1915 sobre monumentos histórico-artísticos*) et plus respectueuse des intérêts de la propriété publique (Becerra, 2002).

auraient d'abord été des politiques " monumentales " (Auduc, 2008). Il s'agissait de protéger les monuments de l'ancienne France (et d'abord les cathédrales, les cloîtres et les abbayes vendues comme biens nationaux sous la Révolution) de la destruction. Les doctrines et les méthodes de restauration de l'école de Viollet-le-Duc, soutenues par l'administration des monuments historiques à partir de Mérimée s'appliquent essentiellement à des objets (abbaye de Saint-Denis ou de Vézelay, remparts de Carcassonne, château de Pierrefonds, etc.) et non à des sites. Les recherches sur les politiques du patrimoine ont de fait conforté l'idée que la protection avait longtemps été exclusivement centrée sur des édifices, identifiés, classés (depuis 1830) ou inscrits sur une liste à deux niveaux (liste des édifices classés et liste des édifices inscrits à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques depuis la loi du 31 décembre 1913).

Dans une très large mesure, les politiques " patrimoniales " du XXe siècle peuvent être lues comme des politiques monumentales, c'est-à-dire des politiques pour lesquelles le monument reste la cible; ainsi des politiques de protection des sites naturels (lois du 21 avril 1906 puis du 2 mai 1930). Ainsi des politiques d'embellissement (loi Cornudet du 14 mars 1919); ainsi même de la très complexe généalogie des politiques des abords des monuments historiques (notion de visibilité induite par la loi de 1913, création du rayon de 500 mètres par la loi de 1943, création des secteurs sauvegardés en 1962), qui définit les " quartiers historiques " à partir des monuments protégés qu'ils renferment. Des années 1880 aux années 1950, ce sont les architectes en chefs des monuments historiques qui s'occupent des servitudes liées à la présence d'un monument historique dans un ensemble urbain. Il faut attendre les années 1950 pour qu'un corps dédié au traitement des abords, celui des architectes des Bâtiments de France soit institué (Gourbin, 2008b). Si l'on suit cette grille de lecture " monumentale ", il faut attendre les années 1980 pour qu'émerge la notion de " patrimoine urbain " via la création de zones spécifiques (loi du 7 janvier 1983 créant les zones de protection du patrimoine, architectural et urbain).

La seconde interprétation a consisté à définir les politiques publiques du patrimoine comme des politiques exclusivement centralisées. Le processus de centralisation, initié encore une fois sous la Révolution par la " Commission des monuments " (1790) est réaffirmé tout au long du XIXe siècle. De 1830 à 1913 en passant par la loi de 1887, l'Etat définit le droit patrimonial comme un droit supérieur de la nation, excluant les initiatives locales ou associatives (sociétés savantes). Certes, l'histoire culturelle du XIXe siècle a très tôt souligné l'importance de la saisie locale des enjeux patrimoniaux (Giraud-Labalte, 1996), mais dans le même temps, d'autres chercheurs ont souligné comment l'Etat avait repris la main (Leniaud, 2001) voir confisqué les initiatives locales en les plaçant sous la tutelle des politiques nationales, qu'elles relèvent de l'histoire de l'architecture (Juhel, 2004) ou de l'archéologie.

Cette lecture par le prisme de l'histoire des politiques culturelles tend à survaloriser le rôle du ministère des affaires culturelles fondé en 1959. La personnalité d'André Malraux, son implication personnelle dans la protection des œuvres architecturales du XXe siècle entre 1959 et 1969 sont considérés par de nombreux chercheurs en histoire culturelle comme les seules origines du développement du champ patrimonial et par voie de conséquence de son extension à l'urbain comme en témoignent de récents travaux de recherche sur la diffusion du patrimoine à la télévision (Le Hégarat, 2015).

Dès lors cependant qu'on change d'échelle d'appréhension de la notion de patrimoine, on est amené à repenser à la fois la chronologie et le système d'acteurs.

### 1.3. LE PATRIMOINE URBAIN COMME CONSTRUCTION SOCIALE

Si le rapport Querrien de 1982 (Querrien, 1982) est souvent considéré comme l'un des premiers travaux sur l'émergence de la notion de patrimoine en France, le concept sort très tôt de l'analyse politique hors sol pour intéresser la recherche urbaine et en particulier les sociologues. L'essai précoce d'Alain Bourdin, publié en 1984 (Bourdin, 1984) interroge les usages du passé – problématiques selon l'auteur – qui sont mobilisés dans les opérations de rénovation des centres villes anciens. De fait, à partir du milieu des années 1970, de nouvelles politiques d'aménagement (contrats de villes moyennes, poursuite des opérations de rénovations des centres anciens, développement de secteurs piétonniers) (Ferial, 2015) tendent à rééquilibrer les investissements urbains, dirigés pour partie vers les périphéries dans les années 1950-1970 (grands ensembles, ZUP, villes nouvelles). Le sociologue y voit la trace d'un archaïsme social, d'une résistance à la modernité des Trente Glorieuses, et la quête, née de la crise pétrolière de 1973 d'un modèle urbain fondé sur la " sécurité et la valeur ".

Les premiers colloques d'historiens dédiés à la notion de patrimoine au début des années 1990 vont établir à partir de plusieurs cas monographiques qu'il ne peut exister de conscience patrimoniale d'un lieu sans mobilisation de groupes sociaux intéressés directement ou indirectement à la promotion de ce lieu (Grange & Poulot, 1998). A rebours du discours ambiant de ces années sur l'authenticité locale, l'identité régionale ou l'héritage culturel, qui accompagne les politiques de décentralisation dans les années 1985-1995 (notamment en Bretagne, Corse ou Alsace), les historiens et plus largement les sciences sociales (Andrieux, 1997 et 2011) démontrent dans les années 1990 que le patrimoine n'existe pas en dehors de la société qui le construit.

Le premier acquis de ces recherches sociales qui s'interrogent sur les conditions d'émergence des consciences patrimoniales (culture vécue) et non plus sur les origines des politiques de protection (culture régée) est de revisiter les temporalités de la notion de patrimoine. La prise de conscience de la valeur des " monuments de l'ancienne France " (Taylor & Nodier, 1820-1878) est clairement antérieure à la naissance de la politique des monuments historiques. Les lithographies de monuments du Moyen Age, qui sont à la petite bourgeoisie urbaine du XIXe siècle ce que les " vedute " étaient à l'aristocratie du XVIIIe siècle, forment des clichés urbains dont la popularité traverse l'époque contemporaine. Une image de la ville ancienne se forge qui est d'autant plus durable que les moyens de reproduction et de diffusion se développent.

La recherche historique a aussi permis de souligner la diversité des sociabilités patrimoniales, c'est-à-dire des formes et des modalités qu'utilisent les groupes sociaux intéressés par le passé des villes pour développer les sensibilités au patrimoine. Le monde des sociétés savantes (Carbonell, 1976), d'abord polymathique (c'est-à-dire multidisciplinaire) se diversifie au cours du XIXe siècle : sociétés historiques, sociétés archéologiques, sociétés de bibliophiles se lancent dans la passion de l'érudition locale ou régionale et accumulent une documentation historique qui est consignée dans des revues ou des actes de congrès. Cette masse documentaire circule d'une ville à l'autre, dans un cadre parfois international.

Le monde des antiquaires est grossièrement calqué sur les " capacités " de la monarchie de Juillet : juristes et médecins viennent rejoindre ici les archéologues du clergé ou de l'armée. Mais cette sociologie érudite se complexifie à partir de la IIIe république. Des journalistes se spécialisent dans les chroniques urbaines

du passé, à l'image de Georges Dubosc, chroniqueur au Journal de Rouen entre la Belle Epoque et les années 1920 et auteur de plusieurs milliers d'articles sur l'histoire et le patrimoine local (Vadelorge, 1992). Ils acclimatent le public local à vivre la ville au passé. Le développement d'un tourisme de classes moyennes participe également de la promotion du patrimoine urbain, via la construction de circuits, de signalétiques (tables d'orientation) et la publication de guides, à l'image du Touring club de France (Bertho-Lavenir, 1999). A la Belle Epoque, les syndicats d'initiative conduisent certains commerçants à s'engager dans la promotion du patrimoine urbain par le biais de publicités, l'organisation de fêtes gastronomiques, la promotion de reconstitutions historiques, l'organisation de circuits de découverte.

A la fin du XIXe siècle, il semble donc clair qu'une conscience patrimoniale existe dans certaines villes comme Rouen (Vadelorge, 2005) ou Lyon (Saunier, 1995) et qu'elle déborde le cadre strict des monuments protégés. Une société savante comme la Société des amis des monuments rouennais, fondée en 1885, organise par exemple des cours en salle ou in situ pour expliquer à ses adhérents la valeur des vieilles maisons à pans de bois. Cette diffusion de la connaissance archéologique/architecturale/historique du passé débouche parfois sur des formes de mobilisation. En 1900, la Société des amis des monuments rouennais s'oppose à un arrêté municipal d'alignement engendrant la destruction d'une maison à pans de bois du XV<sup>e</sup> siècle, située rue Saint-Romain, à proximité de la cathédrale. La " société civile " trouve ici des relais dans la presse locale et fait reculer l'administration municipale dans son projet d'élargissement de la rue. Vingt-cinq ans plus tard, c'est au tour de la Sauvegarde de l'Art français, association d'assise nationale de se mobiliser pour sauver de la destruction certains édifices privés comme l'Aître Saint-Maclou, ancien cimetière urbain du centre-ville de Rouen (Vadelorge, 1994). Une campagne de parrainage est organisée aux Etats Unis pour trouver les fonds nécessaires au rachat du bâtiment et à sa remise à la Ville pour y abriter un " musée d'art normand ".

Ces épisodes, beaucoup moins connus que la mobilisation ultérieure pour la défense du Marais ou du quartier des Halles à Paris ne doivent pas être considérés comme des anecdotes locales. Dans une large mesure, la défense des vieilles pierres fait jurisprudence. Les plans d'alignement établis au début du XIXe siècle sont rarement suivis d'effets et la préservation jusqu'aux années 1960 – voire jusqu'à nos jours – d'une voirie ancienne (ruelles, traboules,..) voire d'organisations spécifiques de quartiers (courées) attestent de l'attachement d'une partie de la population aux tissus urbains anciens.

Reste que cette structuration précoce de la conscience patrimoniale de certaines villes n'empêche pas leur modernisation. À Lyon, Edouard Herriot contourne l'attachement de ses concitoyens au passé et impose la modernisation de la ville (construction du quartier des Etats-Unis) sous l'égide de Tony Garnier (Bertin & Mathian, 2008). Les périodes de reconstruction, dans le nord de la France après 1919 et sur la totalité du territoire après 1945 favorisent les politiques de table-rase, même si la recherche a mis en avant la préservation de certaines traces du passé comme la Maison des Quadrants à Caen (Gourbin, 2008a). Pour le dire autrement, la défense du passé urbain n'est jamais un acquis jusqu'aux années 1960 mais relève bien de rapports sociaux et de configurations politiques.

#### 1.4. HISTOIRE URBAINE ET PATRIMOINE

Il faut attendre 1978 en France pour qu'un ministère ayant en charge la production de la ville contemporaine dispose de compétences patrimoniales. La politique de l'architecture est en effet à cette date détachée en partie des compétences du ministère de la Culture pour entrer dans le champ d'action du ministère de l'Environnement et du Cadre de Vie (Lengereau, 1981). La création à cette époque d'une Direction de l'Urbanisme et des Paysages, confiée à l'ancien secrétaire général du Groupe central des villes nouvelles (Vadelorge, 2011) atteste d'une connexion souhaitée par les pouvoirs publics entre protection et production de la ville. Ce rapprochement tardif n'interdit cependant pas aux historiens de se pencher sur les époques antérieures pour comprendre comment s'articulent ces deux termes en apparence antagonistes de l'histoire de l'aménagement urbain.

Pourtant, l'histoire urbaine a longtemps été réticente à l'emploi du terme de patrimoine, sans doute parce que ce terme venait d'une autre tradition historiographique (l'histoire culturelle) et parce qu'il renvoyait d'abord au vocabulaire des politiques publiques. Le terme de "patrimoine" ne fait ainsi pas partie des "mots de la ville", quand bien même les zones urbaines protégées constituent bien des divisions de la ville, à l'image des "zones à urbaniser par priorité" par exemple. Significativement, le terme de "ville historique" n'est mentionné dans « l'Aventure des mots de la ville », qu'au détour d'un article sur les médinas, évoquant le caractère précoce de la patrimonialisation de certains quartiers centraux des villes d'Afrique du Nord (Cattedra, 2010). De la même manière, les occurrences du mot "patrimoine" dans la revue « Histoire urbaine », renvoient principalement à des approches architecturales (la qualité du bâti) ou à des approches juridiques (la valeur économique de l'immobilier). Jusqu'à une période récente, on peut donc considérer que l'historiographie française de la ville a contourné la notion de patrimoine urbain. Des travaux récents amènent cependant à penser que cette situation, héritière de la délimitation des champs historiographiques, est dépassée. L'histoire urbaine se saisit aujourd'hui de la dimension patrimoniale de la ville contemporaine, pour comprendre les usages politiques et sociaux du passé et analyser notamment les conflits occasionnés par les processus de rénovation urbaine.

Une première piste d'investigation a consisté à interroger la prétendue conversion des aménageurs français aux doctrines modernes. L'épouvantail de la Charte d'Athènes, responsable de tous les maux de l'urbanisme français des Trente Glorieuses mérite d'être nuancé. Les travaux de Danièle Voldman (1997) et de Rémi Baudouin (1992) sur la Reconstruction avaient déjà démontré que les choix esthétiques du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme -MRU- n'avaient été ni homogènes, ni systématiques. De la même manière, les travaux d'Annie Fourcaut sur les grands ensembles (Fourcaut & Dufaux, 2004) conduisent à réinterroger l'ampleur du tournant moderniste des années 1955-1975. Les archives de Pierre Sudreau, commissaire à l'aménagement et à l'urbanisme pour la région parisienne (1955-1958) puis ministre de la Construction (1959-1962) révèlent la schizophrénie des décideurs politiques sur l'avenir des villes. En dépit des alertes données par les remontées des chantiers expérimentaux et des premiers ensembles de Sarcelles, le ministère accélère la réalisation des grands ensembles en livrant des vastes zones à urbaniser en priorité aux promoteurs. Cependant, Sudreau lui-même n'est pas convaincu par l'esthétique des grands ensembles et il fait développer en parallèle une politique de protection des sites naturels (gel de projets d'urbanisation sur la Côte d'azur) et de protection des centres villes

anciens. Plus que Malraux, Sudreau est le père de la loi sur les secteurs sauvegardés (Laurent, 2003).

Si les politiques d'aménagement menées sous l'égide de la DATAR à partir de 1963 (métropoles d'équilibre, aménagements touristiques et industriels) et plus encore la politique des villes nouvelles conduisent à bétonner le territoire et les périphéries urbaines, les pouvoirs publics n'en défendent pas moins le patrimoine urbain. L'Etat impose à la charnière des années 1960 et 1970 le lancement de réflexions sur les secteurs sauvegardés tout en dénonçant régulièrement les "erreurs" des ZUP (condamnées en 1967) puis des grands ensembles (arrêtés en 1973). La politique des villes moyennes est clairement affichée comme une politique de lutte contre le bétonnage des villes, qu'elle ne réussit pas à interdire au demeurant comme le démontrent très tôt les chercheurs (Michel, 1977).

Les travaux récents d'Isabelle Backouche sur la commission des abords des monuments historiques (Backouche, 2013) mais aussi ceux de Pauline Rossi sur les plans de rénovation de l'Est parisien (Rossi, 2015) révèlent la complexité des dossiers de rénovation urbaine. La focale de la recherche sur les transformations sociales induites par les opérations des années 1960, en particulier pour les îlots insalubres de Paris (Coing, 1968) mérite d'être revisitée. Dans bien des cas, les processus de rénovation s'inscrivent dans une très longue durée. Les promoteurs de la rénovation, qui buttent sur les problèmes classiques de financement profitent de l'évolution de la législation patrimoniale ou les configurations politiques du moment pour faire avancer leurs projets. Ainsi l'adoption du statut des Juifs sous le régime de Vichy favorise l'expulsion de familles résidant dans des immeubles insalubres (Backouche, 2008b).

La commission des abords des monuments historiques n'a pas non plus de doctrine pré-établie (Backouche, 2008a). Il est absurde de considérer qu'elle représente le camp de la protection et de l'interdiction des démolitions et constructions nouvelles. A maintes reprises, elle donne son accord pour des interventions brutales dans le tissu ou le paysage urbain, pour éviter que la sanctuarisation de la ville ancienne ne débouche sur l'immobilisme urbain et au final le déclin.

L'approche du patrimoine par l'histoire urbaine conduit également à considérer que le patrimoine n'est pas uniquement un antidote à la modernisation des villes mais qu'il peut aussi participer de cette modernisation. Les mobilisations urbaines des années 1960-1970 (création du Festival du Marais, ateliers populaires d'urbanisme à Roubaix) pèsent sur les projets de rénovation et contribuent à réorienter les aménageurs vers le curetage (restauration des façades et reprise des intérieurs d'îlots). Au final, si les luttes patrimoniales urbaines représentent bien une forme d'opposition à la spéculation des promoteurs, il semble évident qu'elles n'empêchent pas les transferts de rente.

## **1.5. CONCLUSION**

Cette rapide synthèse historiographique nous a permis de rappeler que la saisie par la recherche urbaine de la notion de "patrimoine urbain" suppose une double prise de distance. Il faut tout d'abord refuser de se laisser enfermer dans la chronologie des politiques publiques, même si la connaissance de ces politiques constitue un objet de recherche nécessaire pour aborder le sujet. Il faut ensuite prendre à distance les partitions nées de la structuration des champs de recherche historique et opposant l'histoire des politiques du patrimoine, l'histoire

socio-culturelle de la conscience patrimoniale et l'histoire sociale urbaine. Des approches pluri-disciplinaires peuvent aujourd'hui permettre de dépasser ces clivages et autoriser les chercheurs académiques à peser davantage qu'ils ne le font actuellement sur l'évolution des pratiques de diagnostics patrimoniaux urbains.

Dans cette optique, le diagnostic patrimonial n'est pas simplement une pratique professionnelle disposant de ses propres méthodes (Heinich, 2009) mais un élément important de l'élaboration d'une politique publique urbaine (constitution d'une zone à sauvegarder, distinction des éléments architecturaux ou urbains à supprimer, mise en avant ou mise sous silence d'ensembles immobiliers, de tissus urbains voire d'usages ou de populations urbaines)

La valeur d'un bâtiment ou d'un quartier dépendent des représentations de l'époque dans laquelle est produit le diagnostic (invention du début du XIXe siècle de la trame médiévale des villes, découverte à la fin du XXe siècle de la valeur architecturale de certaines friches industrielles, interrogations contemporaines sur les limites de destruction des grands ensembles, etc.). Le diagnostic est une pratique historiquement datée et donc non transposable. Ce n'est jamais un acquis scientifique, ce que pourrait par exemple laisser supposer la notion de "couverture" territoriale par les "inventaires systématiques" mise en avant par les services de l'Inventaire en France.

Le diagnostic n'est donc pas une science patrimoniale appliquée mais la traduction des rapports sociaux culturels de production de la ville. Il ne fait pas a priori consensus et doit faire systématiquement l'objet de débats, tant au sein des différents mondes de la recherche, qu'entre les chercheurs, les habitants et les usagers. Les sociétés urbaines produisent parfois leurs propres diagnostics ou contre-diagnostics. Il y a là un objet d'étude dont la recherche urbaine serait bien avisée de se saisir.

## 1.6. BIBLIOGRAPHIE

- ANDRIEUX, Jean-Yves (1997), *Patrimoine et Histoire*, Paris, Belin.
- ANDRIEUX, Jean-Yves (2011), *Patrimoine: sources et paradoxes de l'identité*, PUR, Rennes.
- AUDUC, Arlette (2008), *Quand les monuments construisaient la nation. Le service des monuments historiques de 1830 à 1940*, Comité d'histoire du ministère de la culture, Paris.
- BACKOUCHE, Isabelle (2008a), "Expertiser la rénovation urbaine. Le cas de la France dans les années 1960", *Genèses*, 1, pp. 45-65.
- BACKOUCHE, Isabelle (2008b), "Rénover un quartier parisien sous Vichy : un Paris expérimental plus qu'une rêverie sur Paris", *Genèses*, 4, p. 115-142.
- BACKOUCHE, Isabelle (2013), *Aménager la ville. Les centres urbains français entre conservation et rénovation (de 1943 à nos jours)*, A. Colin, Paris.
- BACKOUCHE, Isabelle (2016), *Paris transformé. Le Marais 1900-1980 : de l'îlot insalubre au secteur sauvegardé*, Creaphis, Lieux Habités, Paris.
- BAUDOUI, Rémi (1992), *Raoul Dautry, 1880-1951, le technocrate de la République*, Balland, Paris.

- BECERRA GARCÍA, Juan Manuel (2002), "La legislación española sobre patrimonio histórico, origen y antecedentes", en *La Ley de Patrimonio Histórico Andaluz. V Jornadas sobre la Historia de Marchena. El patrimonio y su conservación*, pp. 9-30. Disponible à : [http://www.bibliotecaspublicas.es/marchena/imagenes/V\\_1\\_Becerra\\_legislacion.pdf](http://www.bibliotecaspublicas.es/marchena/imagenes/V_1_Becerra_legislacion.pdf)
- BERTHO-LAVENIR, Catherine (1999), *La roue et le stylo. Comment nous sommes devenus touristes*, Odile Jacob, Paris.
- BERTIN, Dominique et MATHIAN, Nathalie (2008), *Lyon, silhouette d'une ville recomposée. Architecture et urbanisme 1789-1914*, Editions lyonnaises d'art et d'histoire.
- BOURDIN, Alain (1984), *Le patrimoine réinventé*, Presses Universitaires de France.
- CARBONELL, Charles-Olivier (1976), *Histoire et historiens, une mutation idéologique des historiens français, 1865-1885*, Privat.
- CATTEDRA, Raffaele (2010), " Medina " en TOPALOV, Christian COUDROY DE LILLE, Laurent, DEPAULE, Jean-Charles et MARIN, Brigitte. *L'Aventure des mots de la ville à travers le temps, les langues, les sociétés*, Robert Laffont, Collection Bouquins, Paris.
- CHALINE, Jean-Pierre (1999), *Les Sociétés savantes*, Aubier Montaigne.
- CHASTEL André (1997), " La notion de patrimoine ", en NORA, Pierre, *Les Lieux de mémoire*, volume 1, Gallimard, Quarto, Paris, pp. 1456.
- CHOAY, Françoise (1992), *L'allégorie du patrimoine*, Seuil, Paris.
- COING, Henri (1968), *Rénovation urbaine et changement social. L'îlot n° 4 (Paris 13e)*, Les éditions ouvrières, Paris.
- DELOCHE, Bernard et LENIAUD, Jean-Michel (1989), *La culture des sans culottes (1789-1798). Le premier dossier du patrimoine*, Editions de Paris, Paris.
- DELPORTE, Christian ; MOLLIER, Jean-Yves et SIRINELLI, Jean-François -dir- (2010), *Dictionnaire d'histoire culturelle de la France contemporaine*, PUF, Quadrige, Paris.
- FÉRIEL, Cédric. (2015), *Piétonniser les centres-villes (1960-1980). États, pouvoirs municipaux et sociétés urbaines face aux mutations des centres urbains au second XXème siècle (Europe et Etats-Unis)*, Thèse de doctorat d'histoire, vol. 3, UVSQ.
- FILJAKOW, Yankel (1998), *La Construction des îlots insalubres, Paris 1850-1945*, L'Harmattan, Paris.
- FOURCAUT, Annie et DUFAUX, Frédéric (2004), *Le monde des grands ensembles*, Créaphis, Paris.
- GIRAUD-LABALTE, Claire. (1996), *Les Angevins et leurs monuments*, Société des Études Angevines.
- GIOVANNONI, Gustavo (1998), *Vecchie citta eed edilizia nuova*, Le Seuil, Paris.
- GOURBIN, Patrice (2008a), *Les Monuments Historiques de 1940 à 1959, administration, architecture, urbanisme*, Presses universitaires de Rennes, collection « Art & Société », Rennes.
- GOURBIN, Patrice (2008b), "Le service des monuments historiques face à la reconstruction après la Seconde Guerre Mondiale" en POIRRIER, Philippe & VADELORGE, Loïc (dir.), *Pour une histoire des politiques du patrimoine*, Comité d'histoire du Ministère de la culture/Fondation Maison des sciences de l'homme, Paris, pp. 383-397.

- GRANGE, Daniel et POULOT, Dominique (1998), *Le patrimoine et les aventures de la modernité*, L'Harmattan, Paris.
- HAMON, Françoise (2007), " Grands ensembles, demande de patrimonialisation et base Mérimée ", *Histoire urbaine*, 2007-3, p. 125-132.
- HEINICH, Nathalie (2009), *La fabrique du patrimoine. De la cathédrale à la petite cuillère*, MSH, collection Ethnographie de la France, Paris.
- JUHEL, Vincent -dir.- (2004), *Arcisse de Caumont (1801-1873), érudit normand et fondateur de l'archéologie française*, Actes du colloque international organisé à Caen, du 14 juin au 16 juin 2001, Société des Antiquaires de Normandie, Caen.
- LAURENT, Xavier (2003), *Grandeur et misère du patrimoine d'André Malraux à Jacques Duhamel*, Comité d'histoire du ministère de la Culture, Paris.
- LE HÉGARAT, Thibault (2015), *Télévision et patrimoine des origines à 1990*, Thèse de doctorat d'histoire, Université Paris Sud-Orsay-UVSQ, sous la direction de Christian Delporte.
- LENGEREAU, Eric (1981), *L'Etat et l'architecture. 1958-1981. Une politique publique ?* Comité d'histoire du ministère de la Culture, Paris.
- LENIAUD, Jean-Michel (2001), *Chroniques patrimoniales*. Norma, Paris.
- MICHEL, Michel (1977), " Villes moyennes, ville-moyen ", *Annales de géographie*, 478, pp. 641-685.
- NORA, Pierre (1997), *Les Lieux de mémoire*, Gallimard, Quarto, Paris.
- ORY, Pascal (2003), " Pour une histoire des politiques du patrimoine. Esquisse d'un questionnement ", en POIRRIER, Philippe et VADELORGE, Loïc (dir.), *Pour une histoire des politiques du patrimoine*, Comité d'histoire du Ministère de la culture/Fondation Maison des sciences de l'homme, Paris, pp. 27-32.
- POIRRIER, Philippe (2009), *L'Etat et la culture en France au XXe siècle*, Livre de Poche, Paris.
- POULOT, Dominique (1997), *Musée, nation, patrimoine, 1789-1815*, Gallimard, Bibliothèque des Histoires, Paris.
- POUVREAU, Benoit (2011), " Faut-il patrimonialiser les grands ensembles ? ", *Métropolitiques*.
- QUERRIEN, Max (1982), *Pour une nouvelle politique du patrimoine, rapport au ministère de la Culture*, La Documentation française.
- ROSSI, Pauline (2015), *L'est parisien. Genèse d'une reconquête (1919-1975)*, Thèse de doctorat en histoire de l'art, Université de Paris IV, sous la direction de Jean-Yves Andrieux et Simon Texier.
- ROSSI, Pauline (2015), " Construction et démolition dans le faubourg Saint-Antoine (1930-1990) ", *Histoire urbaine*, 2015-2, pp. 115-135.
- ROUSSO, Henry (1987), " Un jeu de l'oie de l'identité française ", *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, no 15, pp. 151-154.
- SAUNIER, Pierre-Yves (1995), *L'esprit lyonnais XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle. Genèse d'une représentation sociale*, Editions du CNRS, Paris.
- TAYLOR, Isidore et NODIER, Charles (1820-1878), *Les voyages pittoresques et romantiques de l'ancienne France*, Firmin-Didot, Paris.
- TOPALOV, Christian ; COUDROY DE LILLE, Laurent ; DEPAULE, Jean-Charles et MARIN, Brigitte (2010), *L'Aventure des mots de la ville à travers le temps, les langues, les sociétés*, Robert Laffont, collection Bouquins, Paris.

- VADELORGE, Loïc (1992), " Culture patrimoniale et commémoration: l'exemple de Georges Dubosc ", *Études normandes*, 3, pp. 51-72.
- VADELORGE, Loïc (1994), " Les rêveries d'un mécène solitaire. Le duc de Trévise, la Sauvegarde de l'Art Français et Rouen dans l'entre-deux-guerres)", *La Sauvegarde de l'Art Français*, Cahier 7, pp. 7-18.
- VADELORGE, Loïc (2005), *Rouen sous la Troisième république. Politiques et pratiques culturelles*, PUR, Rennes.
- VADELORGE, Loïc (2011), *Jean-Eudes Roullier. Un pionnier des politiques de l'espace urbain*, La Documentation française, Paris.
- VOLDMAN, Danièle (1997), *La reconstruction des villes françaises de 1940 à 1954. Histoire d'une politique*, L'Harmattan, Paris.



## 2.

### DE LA “CITÉ HISTORIQUE” AU “SITE PATRIMONIAL”: MOTS ET VALEURS DE LA LOI FRANÇAISE DE 2016 SUR LE PATRIMOINE URBAIN

Laurent COUDROY DE LILLE

*École d'urbanisme de Paris-UPEC/Lab'urba  
coudroy@u-pec.fr*

#### RÉSUMÉ

L'adoption en 2016 d'une nouvelle loi sur la création, l'architecture et au patrimoine urbain en France a mis en discussion les relations entre histoire et patrimoine en proposant d'introduire la notion de cité historique. Mais la multiplicité des enjeux soulevés ainsi que la difficulté à innover conceptuellement à cette occasion ont conduit à préférer la notion de “ site patrimonial remarquable ” pour désigner les périmètres de protection. Le long débat qui s'est tenu à ce moment a cependant enregistré certaines questions de fond.

**Mots clé :** patrimoine, historicité, loi, débat parlementaire.

## 2.

### FROM “CITÉ HISTORIQUE” TO “SITE PATRIMONIAL”: WORDS AND VALUES OF THE FRENCH URBAN HERITAGE ACT OF 2016

Laurent COUDROY DE LILLE  
École d'urbanisme de Paris-UPEC/Lab'urba  
coudroy@u-pec.fr

#### ABSTRACT

The adoption in 2016 of a new law on urban heritage in France has questioned the relation between history and patrimony by initially proposing the concept of *cité historique* (historical city). But the complexity inherited the issues as well as the difficulty to conceptually innovate on this occasion have led to prefer the concept of *site patrimonial remarquable* (remarkable heritage site) to designate the protection perimeters. However, the long parliamentary debate that has been held, has recorded this substantive issues.

**Keywords:** heritage, historicity, law, parliamentary debate.

## 2.1. INTRODUCTION

La récente loi française " relative à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine " (LCAP) fut l'objet de nombreux commentaires pendant son long processus d'approbation<sup>1</sup>. Porté par les trois ministres de la culture successives de François Hollande, le texte publié le 7 juillet 2016 après trois ans de discussion intense, a finalement abordé d'innombrables questions que pose aujourd'hui la culture dans notre société, de l'architecture à la création artistique et au numérique, dépassant largement les questions relatives au patrimoine architectural et urbain. La dimension patrimoniale était pourtant très présente à l'origine de l'intention législative, et c'est sur cet aspect de la loi que nous souhaitons nous concentrer ici.

L'une des propositions initiales du projet déposé en 2013 était d'unifier les différentes formules de protection et mise en valeur du patrimoine en milieu urbain, à savoir les " périmètres de surveillance " des abords des monuments historiques, les " secteurs sauvegardés " et les " zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager " (alors en cours de reconfiguration en " aires de valorisation de l'architecture et du patrimoine " )<sup>2</sup>. Cette uniformisation, ou simplification selon les termes du gouvernement, se serait faite sous une appellation nouvelle : " cité historique ", notion qui aurait établi en définitive un lien sémantique privilégié voire exclusif, inédit dans le droit patrimonial et urbanistique français, entre patrimoine urbain et historicité<sup>3</sup>. Ce changement terminologique et conceptuel devant s'accompagner d'un renforcement de la compétence des municipalités, dans un domaine -celui du patrimoine urbain- où le rôle de l'Etat aurait connu un nouvel amoindrissement. C'est sur cette proposition que nous souhaitons attirer l'attention, mais aussi sur l'abandon de cette notion assez rapidement au fil du débat parlementaire, puis enfin son remplacement final par " site patrimonial remarquable ". Ces choix terminologiques sont ici de bons analyseurs des processus de " patrimonialisation urbaine " à l'oeuvre en France.

## 2.2. HISTOIRE ET PATRIMOINE URBAINS AU FIL DU VINGTIÈME SIÈCLE : DES RELATIONS AMBIGÜES

La protection du patrimoine urbain résulte en France d'une longue accumulation réglementaire, qu'il faut au moins faire remonter à la loi de 1913 sur les monuments historiques (Bady et al, 1913). C'est d'ailleurs à l'occasion du centenaire de cette loi que le ministère de la culture amorça cette réforme législative la seconde année du quinquennat de François Hollande (2012-17)<sup>4</sup>. Plus anciennement, la législation de 1913 prolongeait, c'est assez connu, un mouvement issu de la Révolution française et porté durant tout un XIXème siècle qui vit se constituer le modèle du monument historique en France, puis,

1 <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2016/7/7/2016-925/jo/texte>

2 On se référera au dossier [http://www.assemblee-nationale.fr/14/dossiers/liberte\\_creation\\_architecture\\_patrimoine.asp](http://www.assemblee-nationale.fr/14/dossiers/liberte_creation_architecture_patrimoine.asp), aux débats à l'Assemblée nationale : [http://www.assemblee-nationale.fr/14/dossiers/liberte\\_creation\\_architecture\\_patrimoine.asp](http://www.assemblee-nationale.fr/14/dossiers/liberte_creation_architecture_patrimoine.asp), et au Sénat : <http://www.senat.fr/dossier-legislatif/pjl15-015.html>

3 Nous suivons dans ce texte certaines des pistes sur les " valeurs " patrimoniales ouvertes par Nathalie Heinrich (2009).

4 Central au moment du premier dépôt de loi sous le ministère d'Aurélie Filipetti, l'enjeu architectural et patrimonial passe au second plan au fil des navettes parlementaires : la création numérique et les enjeux relatifs à la propriété intellectuelle, la question du statut et de la circulation des oeuvres d'art, mais aussi celle de la liberté de création voire d'expression à travers l'art se sont trouvées au centre du débat public comme de l'action parlementaire après l'attentat contre Charlie Hebdo à Paris en janvier 2015.

dans les dernières décennies, se codifier quelques compétence municipales en matière d'aménagement (Choay, 2007). La loi de 1913 est intéressante aussi en ce qu'elle inscrit les questions de protection dans le mouvement urbaniste français, inspirateur de la première loi de planification qui, à partir de 1919, apportera une attention particulière aux " agglomérations présentant un caractère pittoresque, historique ou artistique " en les incluant dans la liste des villes tenue de réaliser un plan<sup>5</sup>.

D'autres réglementations permettent au cours du XXème siècle de spécifier les enjeux dits aujourd'hui " patrimoniaux " (le terme patrimoine ne se diffusera dans son sens actuel que dans les années 1960-70). On connaît la loi sur les Secteurs sauvegardés (1962) plus urbaine que celles qui la précède dans la mesure où elle détache la servitude de protection de l'espace construit de celle pouvant émaner du monument, ou encore la loi sur les Zones de protection du patrimoine architectural et urbain de 1983, elle aussi urbaine en ce qu'elle permet une notable diversification des objets ou territoires protégés, mais aussi en ce qu'elle donne l'initiative de déclaration et élaboration des dossiers aux communes elles-mêmes... et ces communes seront souvent urbaines. Moins formaliste dans ses attendus que les règlements antérieurs, elle ouvre la porte à une patrimonialisation plus ouverte et multidimensionnelle, moins scrupuleusement restauratrice, et moins exclusive que d'autres politiques urbaines auxquelles elle n'a d'ailleurs pas vocation à se substituer<sup>6</sup>. Enfin, d'autres possibilités existent encore dans le droit et l'action publique en France pour protéger le patrimoine urbain, et sont développées à l'initiative des villes ou de tous types de collectivité, ou encore selon l'initiative d'acteurs privés, gestionnaires ou propriétaires de sites par exemple.

Si cette grande législation, compilée dans le code du patrimoine et trop sommairement résumée ici, accorde bien une place à la dimension " historique " des objets patrimoniaux, celle-ci est loin d'être exclusive ni même dominante. Et si le texte de 1913 consacre de façon précise la valeur " historique " et " artistique " des monuments, on trouve qualifiés à travers la loi de 1930 les " sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque ", ces entités pouvant être aussi globalement ou pour partie " naturelles ". Beaucoup plus tard, la réglementation de 1983 définissant les ZPPAU ouvre plus largement encore l'éventail des possibles : données architecturales et typologiques, naturelles et topographiques, archéologiques, paysagères... : la dimension " historique " n'est qu'une rubrique au sein de la casuistique proliférante des valeurs patrimoniales. L'application de la loi de 1983 a ouvert vers des aspects davantage symboliques, mémoriels et surtout paysagers, ce que les compléments apportés en 1993 dans la cadre de la loi paysage permirent de stabiliser. La conversion de ces zones à partir de 2005 en AVAP privilégie alors clairement une interprétation paysagère de ces périmètres, les enjeux de co-visibilité prenant le pas dans les situations de coïncidence avec les périmètres de surveillance des monuments historiques, eux-aussi modifiés dans cette perspective<sup>7</sup>.

Adoptée pendant la période de règne de l'urbanisme fonctionnaliste en France, la loi de 1962 sur les secteurs sauvegardés, pourrait sembler être la formule patrimoniale et urbaine française en apparence la plus historiciste. Ne

5 Cet aspect de la célèbre loi Cornudet est peu connu. Voir : Xavier Laurent : « La loi Cornudet et les monuments historiques » in Jean-Pierre Bady, *op. cit.*

6 A la différence des " secteurs sauvegardés " dont l'outil réglementaire principal, le Plan de sauvegarde et mise en valeur, se substitue jusqu'au début du XXIème siècle aux Plans d'occupation des sols, document d'urbanisme de base des municipalités.

7 Selon une disposition de la grande loi d'urbanisme Solidarité et renouvellement urbains de 2000.

se déploie-t-elle pas prioritairement sur des centres et quartiers urbains anciens (du moyen-âge au XVIIIème siècle) ? Le célèbre discours de présentation d'André Malraux de 1962 avait évoqué en effet avec éloquence le "patrimoine historique", la valeur des "chefs d'oeuvre du passé" et même l'"âme de ce passé". Mais, à y regarder de plus près, ces secteurs demeurent finalement définis selon un ensemble de caractères architecturaux (homogénéité du tissu urbain) et des prescriptions uniformisantes et contextualistes finalement assez étrangères de celles qui auraient pu être issues d'une analyse ou d'un "diagnostic d'historicité" de la ville. La célèbre formule de la loi les définissant comme "présentent un caractère historique, esthétique ou de nature à justifier la conservation, la restauration et la mise en valeur de tout ou partie d'un ensemble d'immeubles" oriente en définitive la procédure vers une interprétation clairement architecturale et urbanistique de ces secteurs<sup>8</sup>. Leur caractère strictement délimité et "périmétré" s'accorde sans doute assez mal d'une démarche de nature plus analytique, et c'est en définitive la prescription initiale qui détermine le territoire à "sauvegarder et mettre en valeur", et ceci préalablement aux enquêtes de nature historique. Finalement, les notions, diffusées parallèlement à cette mise en patrimoine, de "centre historique" ou de "quartier historique" peuvent être l'objet des mêmes remarques critiques que celles adressées à la notion de "monument historique"<sup>9</sup>. Au bout du compte, et notamment dans les villes importantes (Paris, Lyon, Lille, Bordeaux...), le secteur sauvegardé instaure un recoupement, voire une confusion, entre un héritage urbain, et un ensemble d'éléments mémoriels ou savants que les citoyens sont incités à projeter sur ces territoires, assez précisément délimités. Dans la métropole contemporaine, et même s'il est habité et pratiqué par les citoyens, touristes etc., le quartier patrimonialisé en vient par sa valeur symbolique et sa singularité à assumer un ensemble de caractères assez proches d'un "monument urbain"<sup>10</sup>.

Prise dans son ensemble, la protection patrimoniale française a finalement un lien assez complexe avec les valeurs ou tout simplement les savoirs historiques de et sur la ville. Si celles-ci ne sont jamais absentes, elles ne sont jamais vraiment centrales. On retrouve ici certains constats faits sur les autres "valances" ou critères des entités patrimonialisées<sup>11</sup>. Après les énumérations pesantes mais si signifiantes des deux premiers tiers du XXème siècle (le pittoresque, le paysager, le monumental, l'historique, le mémoriel...), l'introduction dans les années 1960 puis le succès sans partage dans les années 1970 de la notion de "patrimoine" a sans doute jeté un voile sur ce nuancier et pour tout dire un certain brouillage dans ces typologies, pourtant de belle tradition dans la culture occidentale<sup>12</sup>. Pour confuse et insatisfaisante qu'elle soit par sa rigidité, la notion assez singulière et récente de "patrimoine" nous incite en conséquence à relativiser la consistance des domaines d'expertise ou de diagnostic que peuvent constituer l'architecture, le paysage et bien entendu l'histoire dans le jeu complexe et multiforme des processus à l'oeuvre.

8 [https://www.legifrance.gouv.fr/jo\\_pdf.do?numJO=0&dateJO=19620807&pageDebut=07813&pageFin=&pageCourante=07813](https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?numJO=0&dateJO=19620807&pageDebut=07813&pageFin=&pageCourante=07813)

9 A la suite des analyses essentielles de François Choay, la chercheuse québécoise spécialiste de conservation Jeanne Brochu montre qu'avec les grands auteurs classiques comme Aloïs Riegl, Camillo Sitte et Gustavo Giovannoni, la "notion d'ensemble urbain émerge dans un contexte [fin du XIXème siècle] marqué par une conception résolument historique du monument", contexte lui-même issu d'une longue "rupture de l'équilibre entre mémorialité et historicité" amorcée au siècle des Lumières (Brochu, 2011, p. 27-28).

10 Voir les éléments développés par l'architecte et urbaniste brésilienne Marcia Sant'Anna (2015).

11 Au sens ou la sociologue Nathalie Heinich les étudie (2009).

12 On trouve quelques éléments de réflexion dans la publication du linguiste Alain Rey (2003).

### 2.3. DE LA “ CITÉ HISTORIQUE ” AU “ SITE PATRIMONIAL ” : À LA RECHERCHE D’UNE NOUVELLE TERMINOLOGIE

Les débats parlementaires de 2014 à 2016 ont enregistré à leur façon l’ambiguïté des liens tissés entre patrimoine et historicité en France. En témoignent les nombreux termes mis en discussion, à partir du moment où l’expression de cité historique a été proposée par le gouvernement. En voici l’inventaire.

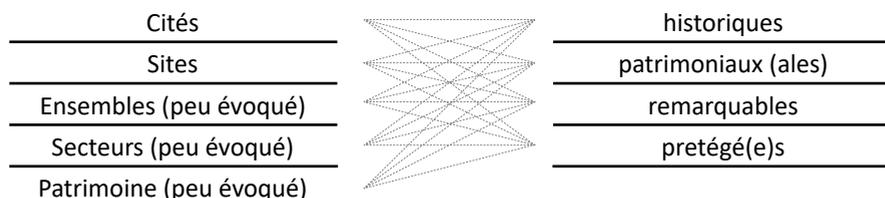


Fig. 2.1. Tableau de termes proposées au cours débat parlementaire de la loi LCAP (2013-16).  
Source : Élaboration propre à partir des débats parlementaires, voir note 2.

Tout au long du processus d’adoption de la loi, la plupart des combinaisons possibles, avec un ou deux épithètes ont été envisagées. On peut néanmoins résumer la trajectoire lexicale de cette nouvelle figure réglementaire en six étapes :

- 1<sup>o</sup>. 2013 : dans les premières formulation de loi (Aurélié Filippetti est ministre de la culture) : “ cités historiques ”.
- 2<sup>o</sup>. Juillet 2015 : première lecture de la loi à l’Assemblée nationale (Fleur Pellerin est ministre de la Culture) : c’est bien “ cités historiques ” qui est proposé.
- 3<sup>o</sup>. Décembre 2015-janvier 2016 : auditions, débats et première lecture au Sénat : “ sites patrimoniaux protégés ” est proposé par les rapporteurs et préféré à secteur protégé, envisagé un temps par certaines associations nationales de sauvegarde du patrimoine en remplacement de la première formulation.
- 4<sup>o</sup>. Mars 2016 : vote en commission à l’Assemblée pour départager “ site patrimonial protégé, site patrimonial, site remarquable et site patrimonial remarquable ”. Ce dernier l’emporte (“ cité historique et patrimoine remarquable ” sont également évoqués, mais sans espoir de succès).
- 5<sup>o</sup>. Mars 2016 : un amendement propose “ ensembles patrimoniaux remarquables ”.
- 6<sup>o</sup>. Mai 2016 : à l’occasion de la deuxième lecture à l’Assemblée, la ministre de la culture (depuis février 2016), Audrey Azoulay, propose et tranche en faveur de : “ sites patrimoniaux remarquables ”.

Sans entrer dans le détail de ces péripéties lexicales, il faut rappeler que le choix initial de l’expression “ cité historique ”, sans antécédent dans ce lexique réglementaire français, correspond à la démarche initiale du ministère d’Aurélié Filippetti, d’aller vers une simplification du droit du patrimoine :

“ Dans un souci de clarification et de meilleure lisibilité, le projet de loi propose de consacrer sous une appellation unique de ‘cité historique’ les différents types actuels d’espaces protégés relevant du code du patrimoine comme les secteurs sauvegardés

et les zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP) ou encore les aires de valorisation de l'architecture et du patrimoine (AVAP) ”<sup>13</sup>.

A côté du caractère barbare des sigles antécédents, le constat d'une dispersion du droit patrimonial urbain en France n'est pas neuf, et la disparité des règlements locaux sur lesquels il peuvent déboucher a été souvent critiquée. Le premier exposé des motifs du projet de loi le précise :

“ C'est pourquoi le projet de loi conforte et modernise leur protection. Il innove en simplifiant le droit des espaces protégés, tout en le rendant plus intelligible pour les citoyens en consacrant la notion de Cité historique ”.

Si donner une meilleure lisibilité aux politiques publiques est un objectif souvent évoqué, on peut considérer que l'utilisation ici de l'épithète "historique", largement diffusé et apparemment compréhensible du public, unifie et clarifie le point de vue "expert" porté sur les entités spatiales qui sont appelées à devenir des "cités". A travers cette clarification intellectuelle des attendus de la démarche, l'historicité à laquelle il est alors fait référence peut constituer en outre un gage de scientificité pour des entreprises patrimonialistes perçues par le public ou le législateur comme multiformes ou arbitraires. Mais rien de plus n'est alors exprimé à notre connaissance sur le sujet au fil des discussions. On peut penser que dans le contexte du moment, la création de cette notion relève aussi d'une évidence acquise : puisqu'il existe des "monuments", des "centres", des "quartiers" ou des "villes historiques", il peut bien exister des "cités historiques"... La formule passe outre le caractère tautologique que l'expression revêt en français si l'on considère les connotations du terme cité : les "cités" de Carcassonne, Guérande ou Provins, villes médiévales qui font référence, ne sont-elles pas à l'évidence "historiques" ?

Un autre élément d'explication, non explicite dans les débats tenus alors dans les assemblées françaises, passe sans doute par la récente recommandation concernant le "paysage urbain historique" de l'UNESCO. Celui-ci "s'entend du territoire urbain conçu comme la résultante d'une stratification historique de valeurs et d'attributs culturels et naturels, dépassant les notions de 'centre historique' ou 'd'ensemble historique' pour inclure le contexte urbain plus large ainsi que son environnement géographique"<sup>14</sup>. Le rabattement que vient d'opérer en 2011 l'organisme international sur une "historicité" conçue comme multiforme mais porteuse dans ce cas de la plupart des valeurs dites patrimoniales notamment pour les villes, pèse bien entendu sur l'initiative législative française. Le débat qui s'ensuit au parlement français pour l'adoption d'une loi de portée nationale et les termes finaux que nous souhaitons ici éclairer, traduit bien la difficulté à se saisir des grande directives supranationales en matière de patrimoine, le pays de Malraux poursuivant avec obstination sa propre trajectoire en la matière.

<sup>13</sup> Communiqué de presse du conseil des ministres, juillet 2015.

<sup>14</sup> Article 8. Recommandation concernant le paysage urbain historique, y compris un glossaire de définitions. En anglais, *historic urban landscape*; en espagnol, *paisaje urbano histórico*. Voir : [http://portal.unesco.org/fr/ev.php-URL\\_ID=48857&URL\\_DO=DO\\_TOPIC&URL\\_SECTION=201.html](http://portal.unesco.org/fr/ev.php-URL_ID=48857&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html)

Mais en définitive, pourquoi l'appellation " cité historique " est-elle si tôt abandonnée ? L'expression a-t-elle été emportée par la pluie de critiques venues d'élus locaux et défenseurs du patrimoine qui s'abat sur le premier texte déposé<sup>15</sup> ? Ces élus, parmi lesquels les témoins socialistes Jack Lang, ancien ministre de la culture, et Martin Malvy, ancien maire de la petite ville patrimoniale de Figeac (Lot) très impliqué dans ce type d'enjeu, craignent en effet qu'un effacement de l'Etat conduise à un affaiblissement des dispositifs de protection<sup>16</sup>. Et ceci, même si, quelques mois plus tard, au cours la table ronde organisées au Sénat, les débatteurs consultés, représentants des mêmes cercles d'intérêt, avaient fait part de leur difficulté à trouver d'autres termes. Si " la dénomination 'Cité historique' qui n'est pas satisfaisante " (selon la rapporteuse Françoise Férat) a été rapidement remise en cause, Alain de La Bretèche (alors président délégué de l'association Patrimoine-Environnement et coordinateur du Groupe national d'information et de concertation sur le patrimoine appelé pompeusement G8Patrimoine) s'interrogeait :

" Quel nouveau nom autre que celui de 'cités historiques' donner à ces nouveaux périmètres ? Si le Sénat en trouve un, tant mieux. La commission des affaires culturelles de l'Assemblée nationale a cherché mais n'y est pas parvenue. Nous avons pensé à la notion de 'secteur historique', mais nous ne sommes pas fixés, car le terme de secteur peut s'avérer plurivoque ".

" Cité " ? " Ensemble " ? " Secteur " ? " Site " ? Tous ces termes sont finalement passés en revue et mis en cause aux différentes étapes du processus. Sans s'enliser dans un débat purement sémantique, la navette parlementaire suit cependant son cours, mêlant enjeux théoriques et considérations pratiques.

La sénatrice Françoise Férat, élue dans le département de la Marne et présidente du Parc naturel régional de la Montagne de Reims, souligne que l'appellation " cité historique " apparaît " avant tout comme touristique ", ou encore : " Le terme de cité, alors qu'on cherche à élargir la protection du patrimoine au-delà de l'urbain pour, dans certains cas, y inclure les paysages, n'est-il pas tout autant réducteur que cet adjectif d'historique qui renvoie, quant à lui, au passé ? ". L'un des avantages de cette notion serait pourtant de permettre l'extension des régimes de protection patrimoniale à des villes plus nombreuses... C'est que suggère par exemple Yves Dauge, ancien parlementaire et maire de la petite ville ancienne de Chinon (Indre-et-Loire), grand acteur de l'urbanisme et de la patrimonialisation en France depuis les années 1980. Bien des villes, dit-il, notamment moyennes en France, " s'effondrent alors que leur patrimoine architectural est exceptionnel ". La responsabilité des implantations commerciales lui semble très grande dans ce processus, mais il voit dans un renouvellement profond des dispositifs patrimoniaux la possibilité de mieux intégrer ces derniers dans des dispositifs urbanistiques plus larges, de les re-légitimer en quelques sortes.

Tous ces défenseurs du patrimoine urbain demeurent très attachés à une certaine rigidité des règles de protection telles que les connaît la France, à l'instar de René Etchegaray, alors nouveau maire de Bayonne et vice président de l'Association nationale des villes et pays d'art et d'histoire et des villes à secteurs

15 Voir le dossier de presse : « La future 'Cité historique' inquiète les défenseurs du patrimoine », *Le Monde*, 29 septembre 2015, « Fronde des maires contre la loi patrimoine », *Le Monde*, 20 janvier 2016; « Le projet de loi sur le patrimoine amendé », *Le Monde*, 8 février 2016.

16 Cet épisode révélateur du fonctionnement du champ patrimonial en France, traduit aussi toute l'ambiguïté de la décentralisation : pour exercer leurs prérogatives, les élus locaux, pourtant partisans collectivement d'une plus grande décentralisation, en viennent à craindre le désengagement de l'Etat quand celui-ci est aussi perçu comme le meilleur garant de ces mêmes pouvoirs locaux.

sauvegardés et protégés. Il insiste : " Le titre choisi [cité historique] se veut vendeur, presque marchand. C'est un peu gênant pour le patrimoine et cette désignation se rapproche de celle utilisée par les secteurs patrimoniaux dans d'autres pays "17. A travers cette question terminologique est donc discutée la conception d'un patrimoine pouvant être compris par les citoyens comme simple " labellisation " d'espaces par l'emploi d'un lexique vague et emphatique... à la manière aussi de ce que peut recouvrir la notion de " ville d'art et d'histoire " par exemple18. La crainte sans doute d'une réduction du très protecteur et bel échafaudage réglementaire français au minimaliste et purement local " PLU (plan local d'urbanisme) patrimonial " est également présente. A travers ces débats, l'adjectif " historique " n'oriente donc pas vers un éventuel durcissement scientifique de l'expertise patrimoniale, mais plutôt vers une conception vaguement nostalgique ou passiste, mal ancrée dans le présent... du processus patrimonial, précisément celle que les défenseurs du patrimoine souhaitent déjouer. A partir de là, chaque terme se révèle aussi important que piégé, les députés et sénateurs ayant beau jeu de pointer la gravité d'une séquence parlementaire où l'on s'autorise à " toucher aux secteurs sauvegardés ", véritable totem pour les politiques patrimoniales à la française.

Le débat parlementaire rejette donc finalement la notion de " cité historique " comme trop étrangère aux concepts en usage dans le champ patrimonial français. " Site " est préféré à " cité " comme alternative à un terme perçu alors comme trop générique- Cette alternative qui possède toutefois l'intérêt d'avoir un contenu juridique, issu notamment la législation de 1930 sur la " protection des sites ", et ceci en dépit de la possible confusion avec la notions de " site classé " déjà présente dans les codes de l'urbanisme ou de l'environnement19. La connotation très urbaine de " cité " est aussi évoquée, mais étonnamment peu mentionnée dans les débats : implicitement, elle excluerait le monde rural, et engagerait de façon symétrique et symbolique l'ensemble d'une agglomération à " cité historique " (c'est-à-dire à périmètre protégé) dans un processus de reconnaissance patrimoniale, en diluant l'enjeu que constitue l'établissement de périmètres et de servitudes de protection. L'implicite urbain de " cité " en vient donc finalement à jouer en sa défaveur dans ce débat.

De façon prévisible et comme conséquente, " patrimonial " finit aussi par l'emporter sur " historique ". L'argument mobilisé par Françoise Férat à son endroit (le passisme) nous semble devoir être appuyé par le manque de consistance réglementaire et opératoire de ce que serait une définition " historienne " ou " historiciste " de la protection. Et c'est sans doute pour contrebalancer l'immobilisme lexical qui s'annonce qu'un second épithète est finalement ajouté. Mais s'agirait-il de " protégé " ou de " remarquable " ? Sur le dernier terme débattu, c'est semble-t-il une logique de labellisation qui l'emporte cette fois avec l'emphatique et très subjectif " remarquable " ... le ministère plaidant pour une terminologie plus avenante, afin de mettre en cohérence la politique patrimoniale avec l'aspiration à une meilleure attractivité touristique, valorisation immobilière, etc. Cette issue

17 <http://www.senat.fr/compte-rendu-commissions/20151214/cult.html#toc4>

18 Fondée en 2000, à partir du label correspondant, l'Association nationale des villes et pays d'art et d'histoire et des villes à secteurs sauvegardés et protégés est rebaptisée en 2016 Sites et Cités remarquables de France. En reprenant dans son nom, même tardivement, l'esprit initial de la loi déposée par le gouvernement en 2013, elle suit à sa façon la démarche d'unification des politiques patrimoniales engagée par l'Etat : villes à secteurs protégés, villes labellisés et même " sites ", en jouant sur la quasi homonymie " site-cité ". Les connotations symboliques et emphatiques de cité sont évidentes. Voir : Stéphane Durand « Cité » in Topalov et al (2010).

19 Loi sur les sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque.

-le choix final des deux épithètes (“ patrimoniaux ” et “ remarquables ”) plutôt que d’un seul qui aurait pu être l’un des quatre que nous avons relevés dans les débats-procède in fine d’une accumulation sémantique qui équilibre un adjectif épithète technique et bien connu du droit par un autre plus qualifiant et jouant l’attractivité de ces sites.

## 2.4. CONCLUSION

Alors que la loi LCAP amorce aujourd’hui sa mise en oeuvre, les milieux professionnels français se reconnaissent déjà dans le sigle SPR pour Site patrimonial protégé. Autant dire que l’intéressant débat terminologique auquel son adoption a donné lieu a été bien vite oublié...

Mais ces processus éclairent à leur façon la difficulté qu’ont eu les législateurs français à innover conceptuellement, à l’occasion de l’adoption d’une loi pourtant sensée re-fonder le droit patrimonial urbain. Techniquement et symboliquement, la fin des “ secteurs sauvegardés ” était sans doute difficile à entériner pour les milieux impliqués, comme pour les élus ou pour une société française éprise de valeurs patrimoniales. On peut considérer que le changement s’est donc fait a *minima*, c’est à dire sans perdre le contact avec un certains nombre de notions installées (“ site, secteur ” mais aussi et surtout “ patrimoine ”...), et sans introduire de notions nouvelles comme “ cité ” ou “ paysage historique ” plus tournées vers des dimensions mémorielles, immatérielles ou culturelles. Si parmi ces choix, l’idée d’une approche spécifiquement historique du patrimoine n’a semble-t-il pas percé, c’est à l’aune d’une application qui sera davantage pilotée par les acteurs locaux que cette nouvelle réglementation pourra être appréciée. Sur ce point, la plupart des questions restent donc ouvertes.

## 2.5. RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- BADY, Jean-Pierre ; COMU, Marie ; FROMAGEAU, Jérôme ; LENIAUD, Jean-Michel et NÉGRI, Vincent (1913), *Genèse d’une loi sur les monuments historiques*, La Documentation française / Comité d’histoire du musée de la culture et de la communication.
- BORCHU, Jeanne (2011), *La conservation du patrimoine urbain, catalyseur du renouvellement des pratiques urbanistiques ? Une réflexion théorique sur l’appropriation de la notion de patrimoine urbain par l’urbanisme*, doctorat de la Faculté d’aménagement-Université de Montréal.
- CHOAY, Françoise (2007), *L’allégorie du patrimoine*, Seuil, Paris.
- HEINICH, Nathalie (2009), « *De la cathédrale à la petite cuillère* », *La fabrique du patrimoine*, Ethnologie de la France, éditions de la MSH.
- LAURENT, Xavier (1993), “ La loi Cornudet et les monuments historiques ”, *Genèse d’une loi sur les monuments historiques*, La Documentation française / Comité d’histoire du musée de la culture et de la communication.
- SANT’ANNA, Marcia (2015), *Da cidade monumento a cidade documento*, IPHAN-Salvador de Bahia.
- REY, Alain (2003), “ Lexicographie du patrimoine ”, sur ROUSSO, H. - dir. - *Le regard de l’histoire. L’émergence de la notion de patrimoine au cours du XXème siècle en France*, Actes des entretiens du patrimoine, Monum-Fayard.
- TOPALOV, Christian ; COUDROY DE LILLE, Laurent ; DEPAULE, Jean-Charles et MARIN, Brigitte (2010), *L’aventure des mots de la ville à travers le temps, les langues, les sociétés*, Robert Lafont.

### 3.

## APUNTES SOBRE EL PAISAJE URBANO HISTÓRICO. APRENDIENDO DEL “BUEN URBANISMO”

Juan Luís DE LAS RIVAS SANZ

*Profesor titular de Urbanística y Ordenación del Territorio  
Universidad de Valladolid, España  
insur@uva.es*

### RESUMEN

La introducción y el desarrollo disciplinar del concepto de “paisaje urbano histórico”, promovida por UNESCO, no puede desvincularse de una cultura urbana consolidada aunque no siempre bien conocida. La lectura paisajística de lo urbano no tiene una única fuente ni conduce *per se* a una interpretación urgente de la complejidad de los fenómenos que “dan forma” a nuestras ciudades, particularmente en los espacios históricos más dinámicos. Aquí se presentan al menos tres aproximaciones al paisaje urbano, que han de hacerse complementarias: la geográfica, la morfo-tipológica y la pintoresca.

**Palabras clave:** paisaje urbano, morfología urbana, paisaje urbano histórico, patrimonio urbano, urbanismo.

### 3.

## ENTRIES ON THE HISTORIC URBAN LANDSCAPE. LEARNING FROM “THE GOOD URBANISM”

Juan Luis DE LAS RIVAS SANZ

*Profesor titular de Urbanística y Ordenación del Territorio*

*Universidad de Valladolid, España*

*insur@uva.es*

### ABSTRACT

The introduction and disciplinary development of “historic urban landscape” as a new concept, promoted by UNESCO, cannot be unlinked of the existing and rich urban culture, consolidated but poorly understood. The landscape interpretation of urban realm has neither a single source nor a direct explanation of complex urban phenomena, in particular in the more dynamic historic centers. Here they are presented three approaches that we need to make complementary: urban geography, urban morpho-typology and picturesque.

**Keywords:** urban landscape, urban morphology, historic urban landscape, urban heritage, urbanism.

### 3.1. ¿POR QUÉ PAISAJE?

UNESCO, con una intención expresa de "superar" los conceptos de centro histórico y de conjunto histórico, concreta en 2011 una definición del "paisaje urbano histórico" asociando este concepto con un "área urbana" que ha de ser comprendida como "resultado de la superposición de valores culturales y naturales" (UNESCO, 2011, p.11). La intención es fomentar una aproximación a los espacios urbanos históricos más valiosos desde un contexto más amplio, relacionándolos con su emplazamiento y escenario geográfico específicos (su paisaje).

Casi repitiendo criterios urbanísticos clásicos del *site planning*<sup>1</sup>, se plantea el concepto sobre un contexto amplio que incluye la topografía, la geomorfología y las características del entorno natural, a la vez que se hace referencia al entorno construido, tanto histórico como contemporáneo, incluidas sus infraestructuras sobre y bajo el suelo y los espacios abiertos y jardines. Sigue la definición una ruta complicada que le lleva a la necesidad de comprender los patrones de uso del suelo y la organización espacial, con sus relaciones visuales y "todos los elementos de la estructura urbana". Este "nuevo concepto" también incluye las prácticas y valores sociales y los procesos económicos que configuran dicho entorno, a la vez que insiste en la necesidad de comprender las dimensiones intangibles del patrimonio heredado, de su identidad y diversidad. Y todo ello establecido desde una alusión fundamental al papel básico de la ciudad como agente del "crecimiento y desarrollo de la comunidad".

Son muchos y dispares aspectos de la ciudad que, por otro lado, coinciden con los objetivos y enunciados habituales de los procesos de planificación urbana. La definición, que pretende "proveer de los fundamentos para una aproximación comprensiva", busca hacer posible la "identificación, evaluación, conservación y gestión" de los paisajes urbanos históricos en un marco general de sostenibilidad. De nuevo, temas clásicos del urbanismo.

Sin embargo, cualquier urbanista debería preguntarse hoy no tanto si decir paisaje es suficiente, sino preguntarse si todo ello es posible, cuando la propia planificación urbana está puesta en entredicho y abandona perspectivas en exceso omnicomprendivas, se orienta a objetivos muy concretos y busca una mayor eficacia apoyándose en estrategias integradas pero con alcance bien definido. La planificación revaloriza la autonomía de la gestión y enfatiza la relevancia de lo cotidiano, pero se acomoda sobre su dimensión proyectual, incluso aparcando provisionalmente los grandes objetivos. Por ejemplo, Patsy Healey defiende la idea de *planning project*, sabiendo que la planificación se mueve ambiguamente en un contexto temporal de cambios e incertidumbre, sin soluciones únicas y con inercias burocráticas. La planificación urbana debe aspirar a alcanzar mejoras concretas en la calidad de los lugares, con un ojo puesto en sus oportunidades y desafíos futuros. Healey redescubre el aprendizaje de las buenas experiencias y destaca la posible carencia de "centrarse en la mediación en el conflicto" porque conduce a una "falta de preocupación por promover las ideas precisas que permiten crear lugares más habitables y sostenibles" (Healey, 2010).

Al hilo de lo anterior, y con la intención de ayudar a comprender un poco mejor las posibilidades del concepto de "paisaje urbano histórico", hoy todavía desplegándose, propongo apoyarse más en lo que de verdad sabemos antes que aventurarse en caminos cuya generalidad conduce a un exceso de abstracción.

<sup>1</sup> Idea que populariza Kevin Lynch con su manual «La planificación del sitio» (Lynch, Hack, 1984), entonces una visión más urbanística que directamente relacionada con la *landscape architecture*.

Planteo por ello un recordatorio de cómo el “buen urbanismo”<sup>2</sup> interpreta y trata ya, en su mejor práctica, de articular los campos –paisaje, entorno y ciudad- que la anterior definición plantea. Y lo hago al hilo de lo que parece más novedoso en el enunciado, la incorporación del paisaje en el centro de un concepto dirigido a la comprensión y gestión de la ciudad histórica desde una perspectiva “patrimonial”.

Sin entrar en debates complejos –en gran medida foráneos o muy contextualizados- sobre el paisaje y lo urbano, como el que se organiza hoy en torno al concepto de *landscape urbanism*, y sin abordar otros temas próximos que interesan pero en los que no es posible aquí profundizar, como la lectura de lo urbano desde la ecología del paisaje, este breve escrito se organiza en torno a tres visiones muy consolidadas de la forma o paisaje urbano que pueden ser complementarias:

1. El paisaje geográfico, dominado por una lógica descriptiva.
2. La forma de la ciudad, dominado por una lógica proyectiva.
3. La escena urbana, dominado por una lógica visual.

En cada uno de ellos priman enfoques disciplinares que tienden a distanciarse entre sí pero que pueden también anclarse en lo que comparten, en una correcta interpretación de lo urbano que favorezca la lectura articulada del paisaje urbano histórico que se pretende.

No debemos sin embargo olvidar que la sustancia de la ciudad es social y económica, apenas presente en muchos de los relatos que explican el “paisaje urbano”. Una sustancia siempre compleja y frágil que da forma a la ciudad real, matizando cada una de sus cualidades paisajísticas. Los paisajes urbanos son paisajes que cambian, insertos en procesos naturales, sociales y funcionales dinámicos, más o menos estables según la adaptabilidad de cada colectivo o grupo a un medio físico concreto. A la vez, lo que entendemos por “ciudad histórica” es un complejo micro-cosmos que abordamos desde una ecología incompleta, incapaces de trascender los usos del suelo, que se manifiesta en permanencias y modificaciones, en proyectos y expectativas. La aspiración de este texto no es eludir contradicciones ni evitar la superposición de miradas, sino acotar los límites del campo al que el paisaje urbano pertenece. Antes de edificar es imprescindible un correcto replanteo del solar.

Para presentar estos tres enfoques complementarios me apoyo en algunas ilustraciones de Segovia y Salamanca, de trabajos en los que he participado activamente, recordando la presentación que realicé en el seminario que da origen a este libro<sup>3</sup>, a la que trato de ser fiel y que se denominaba «Patrimonio urbano y paisaje. Aprendiendo de Segovia y Salamanca».

### **3.2. PAISAJE GEOGRÁFICO: LA CIUDAD EN ‘SU LUGAR’**

La primera percepción y quizás la lectura más directa del paisaje urbano es la que vincula cada ciudad con su emplazamiento geográfico, con el lugar concreto en el que la ciudad se sitúa, el enclave originario sobre el que ésta ha

2 Buen urbanismo que se deduce casi como un propósito de la lectura de uno de los trabajos clave sobre el “paisaje urbano histórico” (HUL), en el que parece “redescubrirse” el urbanismo como disciplina, destacando alguno de sus hitos contemporáneos, pero sin apenas abordar el paisaje en cuanto tal (Bandarin & van Oers, 2012).

3 Seminario bilateral “Patrimonios urbanos: diagnósticos históricos y futuros del pasado” organizado por el grupo transversal “Usages de l’Histoire et devenirs urbains” y el IUU, en Valladolid, los días 10 y 11 de marzo de 2016.



Fig. 3.1. y 3.2. Salamanca, dos aproximaciones al lugar urbano: visión panorámica histórica (detalle del grabado de D. Robert, 1852) y el relieve construido como 'modelo digital del terreno'.

Fuente: Avance del Plan Gestión de Salamanca, Planz-IUU 2010.

evolucionado. Allí lo urbano es reflejo del despliegue de la actividad humana sobre un paisaje concreto, en la medida en que allí "tiene lugar" una interacción singular entre hombre y naturaleza dirigida por patrones concretos, por la explotación de recursos y por una sucesión secular de transformaciones que van dando forma a dicho paisaje.

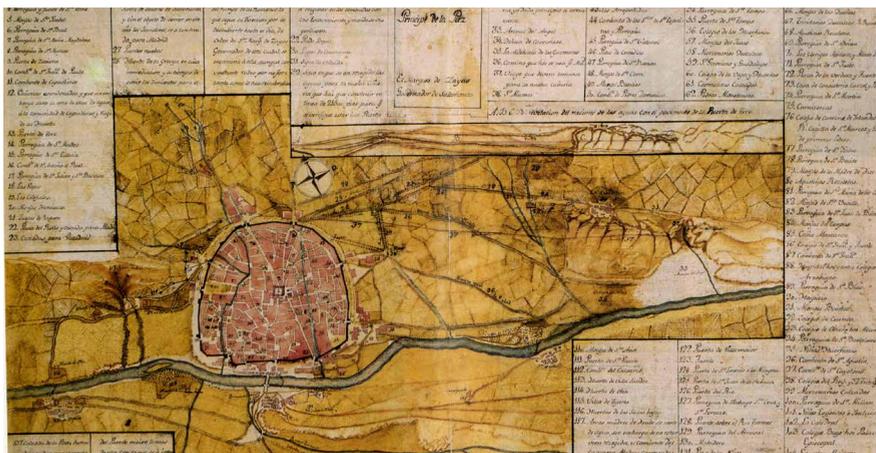


Fig. 3.3. Fragmento del plano de Salamanca y alrededores, de Juan Marcelino de Sagarivanga, 1804.

Fuente: Servicio Geográfico del Ejército.

Las figuras 3.1 y 3.2. recogen dos aproximaciones parciales y a la vez complementarias a la ciudad desde su emplazamiento urbano, a la ciudad y a la singularidad del lugar geográfico que ésta ocupa: la panorámica y el plano del relieve. Ofrecen un acercamiento al "paisaje urbano"<sup>4</sup> en un golpe de vista. El lugar urbano es resultado de lo que en castellano se denomina poblamiento y que explica un proceso humano de ocupación y adaptación a un medio físico concreto,

4 Algunos autores han tratado de mostrar las analogías y diferencias entre los conceptos de paisaje urbano y paisaje geográfico (Capel, 2002).

proceso también de dominación y explotación y que en inglés se resume con el concepto de *settlement*, traducido sin gran precisión como “asentamiento”. Se trata de comprender, partiendo de la mirada, la forma del territorio que ocupa un grupo social y la forma de ocuparlo. Preguntándose sobre el porqué de la elección de dicho lugar se pueden explicar los rasgos geográficos del espacio elegido —en la costa, en una ribera, a media ladera, en un cerro...- y el modo de asentarse en él, para avanzar luego en el cómo, en las formas con las que el hombre despliega sus artefactos en dicho territorio para hacer posible su actividad, su vida... y cómo todo ello evoluciona materializando allí una ciudad.

Lugar o emplazamiento en sentido estricto, territorio o región en sentido más amplio (figura 3.3.), paisaje al fin y al cabo como objeto de estudio de la geografía porque en el concepto de paisaje confluyen los temas que la propia geografía quiere explicar, el medio físico y el medio como *milieu*, como espacio habitado, los rasgos del espacio, de sus pobladores y de la actividad que los relaciona<sup>5</sup>. Por ello, y como destaca un geógrafo relevante, la noción de paisaje es útil para el planificador urbano porque “encierra una concreción y una escala más precisa que la de territorio biogeográfico y es más espacial y morfológica que la idea de ecosistema”<sup>6</sup>, paisaje que es producto del tiempo y que adquiere los perfiles de un documento, un palimpsesto sobre el que se escribe y se vuelve a escribir, no siempre mejorando, un conglomerado de naturaleza y artificio al que se accede en cuanto dicho documento se presenta como paisaje (De las Rivas, 2013).

Sin retroceder en exceso al romanticismo británico, a Alexander Pope y Horace Walpole, se puede acudir a la idea de *genius loci* para explicar esta relación, la ciudad, artefacto humano por excelencia, inserto en su emplazamiento natural. Lo que sorprende de la obra del hombre es su contraste con la naturaleza, ésta es la raíz de la lectura patrimonial. Como recuerda Norberg-Schulz, los significados que se acumulan en un lugar constituyen su *genius loci*. Es a través de sus edificaciones cómo el hombre da a los significados —a su cultura- una presencia concreta. La reunión de edificios —en sentido amplio- visualiza y simboliza una forma de vida como totalidad (Norberg-Schulz, 1980), (de las Rivas, 1992). Es el agregado urbano, donde esta reunión se evidencia como ciudad o parte de ciudad, el que hace visible y permite entender, interpretar el genio local, también desde un acuerdo con los valores y necesidades de la sociedad actual.

ICOMOS (2008) aborda con su peculiar lenguaje la idea de *genius loci*: repensar el espíritu del lugar, identificar sus amenazas, salvaguardarlo y transmitirlo. Pero, aunque se reconoce que es “la gente” la que trasmite el espíritu del lugar, se hace un intento de definición, (el “espíritu del lugar está hecho tanto de elementos tangibles como intangibles...”) insistiendo en el valor de lo intangible, valor que se declara imprescindible para hacer posible que el patrimonio cultural se comprenda como un todo, con un significado más completo y rico. Norberg-Schulz asociaba el genio del lugar a la cultura material como vehículo para alcanzar otras realidades. El problema de lo intangible, como siempre, es que las declaraciones no resuelvan el cómo lo intangible se hace accesible. Se atiza con ello un debate imposible sobre la autenticidad sin concretar las herramientas que permiten acceder al “verdadero espíritu del lugar”. La declaración afirma, en inglés, sus componentes como todo lo que contribuye significativamente *to making place and to giving it spirit*. Hermoso

5 Así lo hace sin rodeos José Ortega Valcárcel (2000), afirmando que el paisaje es el objeto específico de la geografía.

6 El paisaje permite explicar “la morfología de los hechos espaciales”, como defiende Martínez de Pisón en sus «Miradas sobre el paisaje» (2009).

juego de palabras, pero más impreciso de lo que Norberg-Schulz refiere al conjunto de artefactos humanos sobre un espacio o territorio precisos.

Alexander Pope afirmaba poéticamente en su famosa carta a Lord Burlington, "consultemos para todo al genio del lugar". Con frecuencia se olvida el origen poético del concepto *genius loci* –en el sentido clásico de *poiesis*, producción. A Pope no le preocupaba conservar lo que veía, sino recrearlo, recomponerlo como un nuevo *theatrum mundi*, a partir de lo existente y mejorando lo existente, sabiendo que el diálogo con el genio del lugar "a veces frustra las intenciones, y a veces las orienta: pinta cuando plantamos y diseña cuando trabajamos"<sup>7</sup>. No es un lenguaje de trasmisión ni de conservación, es un lenguaje creativo, destinado a enriquecer lo ya dado.

Sin embargo, lo primero es comprender por ello que la aproximación al paisaje debe ser geográfica, porque la Geografía ofrece una interpretación objetiva del paisaje, porque la lógica descriptiva y compleja de la Geografía, polifacética en sentido estricto, desde la lógica regional al panorama, desde el medio físico a las descripciones de la geografía humana, nos acerca a una comprensión de la ciudad en interacción con su entorno, nos ofrece una primera lectura de la ciudad como un todo. El conocimiento que se exige para comprender dichas descripciones e integrarlas no está al alcance de cualquiera. Exige trabajo y formación, no deriva de cómo la gente lee el paisaje de la gente. En sentido estricto, también es resultado de una construcción. La vista de pájaro, las panorámicas, el *skyline*... son estrategias visuales que acompañan al esfuerzo omnicomprendivo que realiza la geografía en sus descripciones, pero son miradas parciales que ofrecen sólo una ilusión de acercamiento al espíritu del lugar.

### 3.3. ANÁLISIS MORFO-TIPOLÓGICO: LA FORMA DE LA CIUDAD HISTÓRICA

La cultura urbano arquitectónica desarrolla, a partir de 1960, una aproximación singular a la forma de la ciudad que parte del estudio específico de la evolución histórica, pero concentrada en el plano de la ciudad, superando la lectura simple del trazado urbano y desarrollando un interés más profundo en el parcelario urbano y la arquitectura que sobre éste se levanta. Con una perspectiva histórica, se acuña el método del análisis morfo-tipológico a partir de los trabajos de la Escuela de Venecia, iniciados por los estudios que Muratori recogió en su *storia operante* para dicha ciudad (1959); un enfoque que divulga universalmente Aldo Rossi en «La arquitectura de la ciudad» (1966) y que otros autores como Panerai (1980) y Caniggia (1981) contribuyen a difundir en Europa, consolidando el enfoque analítico citado en combinación con otros enfoques de morfología evolutiva y de paisaje urbano.

Leonardo Benévolo impulsa el estudio morfo-tipológico en sus primeros trabajos para el plan del centro histórico de Bolonia que, bajo la dirección de Pierluigi Cervellati se aprueba en 1969 y cuyo éxito contribuye a una amplia aplicación del método en trabajos sobre los centros históricos; un método que combina el análisis diacrónico, del proceso de morfogénesis –de crecimiento y transformación de lo urbano a partir de la evolución del plano- y el análisis sincrónico, mostrando el porqué de la planta urbana que permanece y la naturaleza de las edificaciones –los tipos- que componen la ciudad actual.

---

7 Fragmentos del poema de Alexander Pope incluidos en su conocida carta escrita en torno a 1730 (Fariello, 2004, p. 219).

El análisis tipo-morfológico facilita una explicación de la forma urbana capaz no sólo de identificar las particularidades del tejido urbano y del complejo edificado que compone la ciudad, sino que establece una doble vía de diálogo con la historia y con la sociedad. Con la historia porque se da cuenta de lo existente, de su origen y de sus condiciones particulares, para ofrecer una lectura compleja de cada uno de los tiempos de la ciudad a partir de lo que de ellos permanece. La ciudad actual es el principal documento para comprender la ciudad del pasado, presente no sólo en las ruinas sino en lo que todavía sigue en pie, intervenido, reutilizado. En segundo lugar, diálogo con la sociedad, porque la lectura morfo-tipológica atiende no sólo a los monumentos, sino a lo edificado en su conjunto y a sus usos, en particular a las arquitecturas residenciales de perfil diverso, incluidas las construcciones populares, las casas autoconstruidas, cada uno de los barrios que configuran hoy la ciudad histórica, acercando lo modos de vida que representan hoy y los modos de vida que, desaparecidos, siguen siendo visibles<sup>8</sup>. La escuela italiana de análisis urbano pronto encuentra eco en otras perspectivas, y poco a poco se construye un nuevo campo disciplinar, el de la morfología urbana, en el que convergen urbanistas, geógrafos y otros estudiosos de la ciudad (Whitehard, 2001).

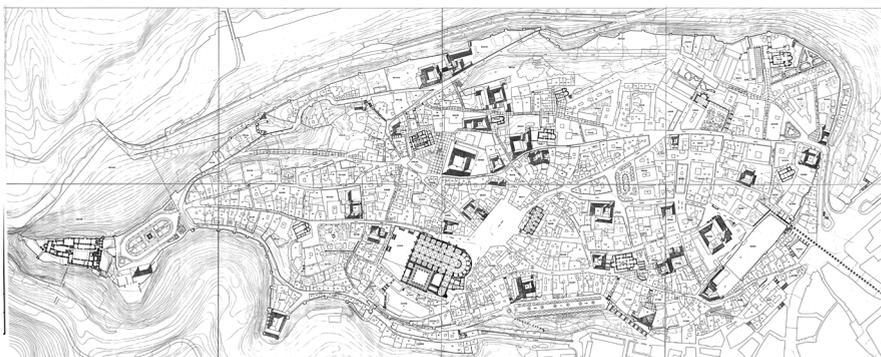


Fig. 3.4. Plano de Segovia intramuros: parcelario, caserío urbano y edificaciones singulares.  
Fuente: Plan Especial del Recinto Amurallado de Segovia,  
equipo IUU dirigido por Juan Luis de las Rivas, 1992.

La figura 3.4. recoge el plano del recinto amurallado de Segovia: el parcelario completo, destacando los monumentos, dibujando la planta de las iglesias. De los monumentos civiles y militares sólo se dibuja en planta el alcázar. Sin apenas esfuerzo se distinguen los tejidos urbanos que rodean cada una de la parroquias históricas y se identifican los barrios que componen el recinto. Un estudio más profundo conducirá a destacar los tipos, agrupando las edificaciones por su estructura formal en familias –tipos-, asociando dichas familias a momentos representativos de la historia urbana, permitiendo diferenciar sin renunciar a interpretar la ciudad como un todo –un conjunto.

Esta interpretación de la ciudad, como anticipó Muratori, es operativa –los arquitectos diríamos “proyectual”–, está dirigida a orientar la intervención, a seleccionar estrategias de acción y detectar prioridades. Con el complemento del análisis funcional que facilita una mejor comprensión de cómo se desarrolla la vida urbana, se trata garantizar una mejor gestión del conjunto urbano. Se trata, por lo tanto, de estudios con cierta complejidad técnica, capaces de ofrecer una correcta interpretación de la forma construida, del artefacto urbano que habitamos, de su estructura y de sus elementos.

8 Para una visión sintética de este enfoque ver De las Rivas (1992).

El análisis morfo-tipológico ofrece una aproximación a la ciudad y a sus partes realizada desde su forma, que explica su estructura y sus componentes y que permite comprenderla. A la vez que ofrece una aproximación a los tiempos de la ciudad, aproximación en definitiva al paisaje urbano construido. Algo que exige conocimientos muy concretos y no es accesible, sin más, para cualquiera.

### 3.4. PAISAJE URBANO: LA LECTURA PINTORESCA

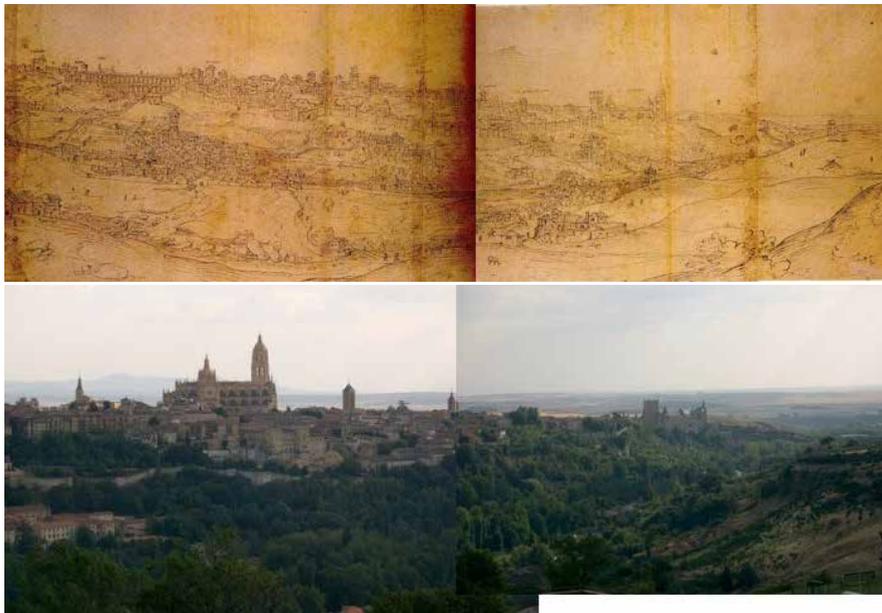


Fig. 3.5. Montaje fotográfico desde el Parador de Segovia, analogía con la vista de Segovia y valle del Eresma desde El Terminillo, realizada por Anton van den Wyngaerde en 1562. Fuente: el autor.

Frente a lo anterior, cabría valorar una aproximación directa al paisaje urbano, con la mirada, fundada en la propia experiencia de lo urbano. Esta aproximación, hoy casi siempre exaltada al servicio del turismo, más o menos informado, se concibe con demasiada frecuencia ingenuamente. Una aproximación pintoresca que no debería considerarse superficialmente.

Efectivamente, podemos denominar a esta aproximación perceptiva al paisaje urbano histórico como pintoresca. Utilizo para ello el término en su sentido positivo estricto, pintoresco en su origen pictórico, muy ligado al interés paisajístico. No hemos de remontarnos a Viollet le Duc, a Ruskin o a Sitte para comprobar que esta lectura directa del paisaje urbano, destinada a valorar no sólo lo excepcional, se introduce lentamente en la cultura y, en paralelo, el reconocimiento de las ciudades históricas. Sin embargo el paisaje es hoy un componente hegemónico del discurso urbanístico, a la vez que se mercantiliza por su potencial turístico. ¿Son percepciones desorientadas? No es fácil comprender con claridad lo que vemos, y menos sus significados –como pretende ICOMOS. La percepción cotidiana del habitante se distancia muchas veces de las del viajero erudito. Los intereses son diferentes. Pero, ¿acaso no han sido los relatos romántico de viajeros, como Washington Irving en Granada, los primeros en poner en un plano diferente de valor lo que a duras penas una sociedad y cultura concretas conservaban? El proceso de patrimonialización se construye en el tiempo y su propio relato es, a la vez, una construcción, un relato pintoresco.

El problema no es el turismo, no sólo porque se trata de un recurso necesario sino porque el turismo se adapta e incluso verifica la potencialidad de la lectura paisajística:

“...el turismo es hoy el consumo emocional del lugar. Como turistas, calibramos el paisaje en función de su solvencia para remitir a una experiencia o explicar una historia, de su capacidad para garantizar el consumo de una emoción” (Muñoz, 2015)

Una emoción que conecta con los lugares y que acaba reconduciendo el relato histórico sobre éstos hacia determinados rasgos, descuidando otros. La clave es si, desde el paisaje mismo, puede administrarse dicha experiencia.

La lectura pintoresca depende del talento de la mirada, de la habilidad del pintor y de la calidad del relato, cuyos resultados a la vez contribuyen en la creación de valor y contenido; creación y no dependencia exclusiva de unos supuestos valores intrínsecos, creación y por lo tanto alejamiento del gran constructo de la autenticidad. Un tema éste que pocos saben asociar a constantes urbanas concretas y que, sin embargo, se puede abordar con sencillez detectando la estabilidad como la principal cualidad en algunos lugares históricos (figura 3.5., vista de Segovia sobre el Valle del Eresma).

Por eso interesa destacar cómo, en urbanismo, ha habido aproximaciones particulares al “paisaje interior de la ciudad” que van un poco más allá de la percepción directa del espacio urbano y que permiten completar lo que deriva de la simple visión –de conjunto, cuando éste exista y a partir de aquella– y cuya cualidad no parece depender en exclusiva del talento del artista.

Sin entretenerse demasiado, sobresalen al menos dos hitos en los estudios urbanos con perfil paisajístico y que complementan los avances realizados desde Camilo Sitte y su intento de estudio comparado del espacio de la ciudad histórica europea, intento enriquecido por otros autores como S. E. Rasmussen. Se trata de lo que Gordon Cullen (1961) partiendo de lo pintoresco, concibe como *townscape*, una lectura del paisaje urbano proyectiva y dinámica, interpretable a través del dibujo en secuencia, de la composición-inventario que surge de la “visión serial” y de su montaje como resultado preciso de lo que recoge un observador en movimiento. En segundo lugar, está el análisis de la “imagen de la ciudad”, con el que Kevin Lynch (1960) plantea un estudio de su estructura formal, análisis notable no sólo por el método que concluye en sus famosos cinco elementos de la imagen urbana, sino por la intención de proponer un espacio urbano mejor concebido, un tejido urbano más complejo y significativo, donde la lectura del plano permita crear una calidad reconocible en la simple orientación en el espacio urbano. Saber cómo se configura en nuestro cerebro determinada imagen de la ciudad –de su estructura formal– conduce a poder intervenir en ella, no sólo para orientarse mejor, sino para re-configurarla y mejorarla.

Comprobar las fechas de la primera edición de estos trabajos, en 1960 y 1961, demuestra sin ambages la lentitud con la que las ideas superan entornos críticos o académicos y penetran en el saber aplicado que gestiona la ciudad. Tanto a Cullen como a Lynch, todavía hoy reivindicados y presentes en el debate, les preocupaba la falta de calidad de los nuevos paisajes urbanos y el maltrato de espacios y urbanos históricos concretos de la vieja y la nueva Inglaterra.

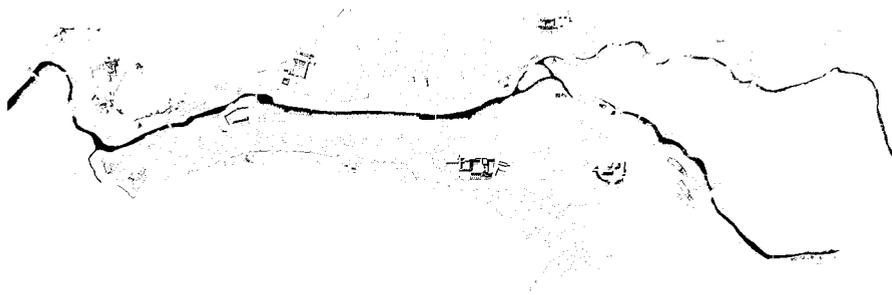


Fig. 3.6. Plano del valle del Eresma en Segovia: una secuencia de edificaciones y paisajes singulares, entre la Fuencisla y el barrio de San Lorenzo.

Fuente: Plan Especial de San Marcos, Valle del Eresma y San Lorenzo, equipo IUU dirigido por Juan Luis de las Rivas, 1996.

Pero no se trataba de una simple visión de conservación, sino de un intento por comprender cómo mejorar la calidad de paisajes urbanos concretos. Más que dotarse de herramientas para el “control” del paisaje urbano interior aspiraban a comprender los mecanismos de su diseño, lo que Kevin Lynch denominará más tarde como “buena forma” de la ciudad, con origen en una correcta “planificación del sitio”.

### 3.5. APÉNDICE. JUGANDO CON EL PASADO, APRENDIENDO DE LOS LUGARES

Las tres perspectivas inciden en la aporía característica del paisaje: para comprender lo que vemos hay que indagar en lo que no vemos. En el discurso oficial del “paisaje urbano histórico” se afirma con demasiada rapidez que estamos ante una herramienta para la “gestión del cambio”, sin apenas desarrollo del complejo de herramientas necesarias para interpretar la ciudad histórica como paisaje y sus dinámicas. Lo que no vemos sigue escondido. Si de verdad se busca un enfoque más integrado de la cuestión de los espacios urbanos históricos más valiosos, deberían explorarse los caminos concretos de dicha integración. Algo que lleva haciendo el mejor urbanismo desde hace mucho tiempo pero que, en muchos casos permanece olvidado, oculto en los propios documentos de planificación, poco comprendidos y difundidos –en particular en sus trabajos iniciales de análisis-, administrados desde rutinas burocráticas y en algunos casos, voluntariamente ocultados. El planeamiento genera siempre documentos de valor intrínseco para gestionar el espacio que ayudan a “integrar conocimiento” con el fin de tomar decisiones (figura 3.6., plano de síntesis en el plan del valle del Eresma en Segovia).

Otra cuestión es la referencia a la Historia, el calificativo “histórico” aplicado a la ciudad y a su paisaje, en la medida en que se prima o no un interés por cristalizar lo histórico sin sus contaminaciones contemporáneas.

Aunque el consejo debería ser hoy “no hay que jugar con el pasado”, la realidad es que no es posible no hacerlo. El relato de la ciudad histórica se construye jugando con el pasado, como ya se ha hecho desde algunas perspectivas de reconstrucción de la identidad colectiva, primando, frente a la historia, la idea



Fig. 3.7. Entorno de las catedrales y de San Esteban. Modelo virtual de Salamanca realizado por Mónica Martínez bajo la dirección de Juan Luis de las Rivas.

Fuente: Avance del Plan Gestión de Salamanca, Planz-IUU 2010.

de memoria<sup>9</sup>. En la crítica de esta perspectiva sobresale el texto de Lowenthal (1995) dedicado a esa gran fuerza que es el pasado: “el pasado es un país extraño, allí se hacen las cosas de manera diferente”. Baluarte frente al cambio acelerado, el pasado es un foco de identidad nacional y personal. Como culto a la conservación, manía por las raíces, nostalgia del origen, el pasado puede ser incluso una carga pesada para la innovación y, en la medida en que sanciona los poderes y privilegios heredados, conduce al desdén o a la rebelión: “El pasado es un país extraño cuyas características están configuradas de acuerdo con las predilecciones actuales; su rareza está domesticada por la forma en que conservemos sus vestigios”<sup>10</sup>. Recordando que país y paisaje comparten raíces y con independencia del consenso que despierte este enfoque, casi nadie puede negar que el pasado es una realidad creada culturalmente, con contradicciones y procesos selectivos, y cuyas reliquias o residuos se recomponen con los “matices del ahora”.

Quizás lo único que dota de estabilidad al nuevo concepto de “paisaje urbano histórico” sea lo urbano en sí mismo, saber que en cualquier caso estamos refiriéndonos a la ciudad, a sus espacios y a cómo éstos son interpretados y habitados.

No en vano los beneficios y las cargas del pasado se intensifican en los lugares urbanos más estables, donde las condiciones de lo construido y de su

9 Un esfuerzo ejemplar conocido es el de Pierre Nora en «Les lieux de mémoire» (1984-1992). Historiadores de prestigio como Tony Judt (2011) y filósofos como Paul Ricoeur (2004) han insistido en la distancia entre memoria, en sus diferentes concepciones, e historia.

10 «The Past is a Foreign Country», título del libro de Lowenthal, está recogida de la novela de L. P. Hartley, «The Go-Between» (1953), muy popular en Gran Bretaña y que Joseph Losey lleva con éxito al cine en 1971.

entorno se imponen por encima de otros factores. Se tratará casi siempre de espacios históricos muy consolidados, como el conjunto amurallado y el valle del Eresma en Segovia (De las Rivas, 2009) o el grupo de espacios que se articulan en Salamanca en torno a grandes conjuntos como las catedrales (ver figura 3.7), los dominicos o la Universidad, incluida en ésta las calles Libreros y Compañía. Lowenthal hablaba de "anacronismos creativos". No hay mayor anacronismo que el que se percibe al pasear por una ciudad histórica y verificar la actualidad física de ideales perdidos, visibles porque levantaron grandes y pequeños edificios, más aún si se establece una empatía mínima no sólo con el orgullo, sino con el dolor y el sufrimiento de los que habitaron antes estas ciudades, en tiempos en los que muy pocos disfrutaban del privilegio de una vida desahogada. Son anacronismos que enriquecen si se supera la simple admiración o la autocomplacencia en pasados de gloria y se activan por una sociedad que quiere seguir siendo creativa. Por ello, el conocimiento objetivo del "paisaje urbano histórico" –articulado, integrado, preciso– es un primer paso. El desafío de lo urbano sigue siendo creativo.

### 3.6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BANDARIN, Francesco y VAN OERS, Ron (2012), *The Historic Urban Landscape: Managing Heritage in an Urban Century*, Wiley-Blackwell, Oxford.
- CANNIGIA, Gianfranco (1981), *Strutture dello spazio antropico*, Alinea, Firenze.
- CAPEL, Horacio (2002), *La morfología de las ciudades*, Tomo I: sociedad, cultura y paisaje, Ediciones El Serbal, Barcelona.
- CULLEN, Gordon (1976), *Paisaje urbano*, Blume, Barcelona.
- FARIELLO, Francesco (2004), *La arquitectura de los jardines*, Ediciones Reverte, Madrid.
- HEALEY, Patsy (2010), *Making Better Places: The Planning Project in the Twenty-First Century*, Palgrave-Macmillan.
- ICOMOS (2008), "Declaración de Quebec", resultado del 16th ICOMOS General Assembly and International Symposium: 'Finding the spirit of place, between the tangible and the intangible', Quebec, Canada.
- JUDT, Tony (2011), *El refugio de la memoria*, Taurus, Madrid.
- LALANA, José Luis (2011), "El paisaje urbano histórico: modas, paradigmas y otros", en *Ciudades no. 14*, pp. 15-38.
- LOWENTHAL, David (1985), *The Past is a Foreign Country*, Cambridge University Press, Cambridge and New York.
- LYNCH, Kevin (1974), *La imagen de la ciudad*, Infinito, Buenos Aires.
- LYNCH, Kevin y HACK, Gary (1984), *Site Planning*. M.I.T. Press, Cambridge, Mass.
- MARTÍNEZ DE PISÓN, Eduardo (2009), *Miradas sobre el paisaje*, Biblioteca Nueva, Madrid.
- MUÑOZ, Francesc (2015), "El desafío del turismo masivo", en *El País*, 9 de Agosto.
- MURATORI, Saverio (1959), *Studi per una operante storia urbana di Venezia*, Istituto Poligrafico dello Stato, Roma.
- NORA, Pierre (1984-1992), *Les lieux de la mémoire*, Gallimard, París.
- NORBERG-SCHULZ, Christian (1980), *Genius Loci. Towards a Fenomenology of Architecture*, Academy Editions, Londres.
- ORTEGA VALCÁRCCEL, José (2000), *Los horizontes de la Geografía*, Ariel, Madrid.

- PANERAI, Philippe *et al* (1983), *Elementos de análisis urbano*, IEAL, Madrid.
- RICOEUR, Paul (2004), *La memoria, la Historia y el olvido*, Fondo de Cultura Económica, México.
- RIVAS SANZ, Juan Luis de las (1992), *El espacio como lugar*, Universidad de Valladolid.
- RIVAS SANZ, Juan Luis de las (2009), "Ciudad sobre ciudad. Interferencias entre pasado y futuro en Europa", en *Ciudad sobre ciudad*, Fundación de patrimonio histórico de Castilla y León, Valladolid, pp. 17-37.
- RIVAS SANZ, Juan Luis de las (2013), "Hacia la ciudad paisaje. Regeneración de la forma urbana desde la naturaleza", en *Urban NS*, Nº5, pp. 79-93.
- ROSSI, Aldo (1976), *La arquitectura de la ciudad*, Gustavo Gili, Barcelona.
- UNESCO (2011), "A New International Instrument: the Proposed UNESCO Recommendation on the Historic Urban Landscape (HUL)"; *Report to the Intergovernmental Committee of Experts*, UNESCO HQ, 25–27 may.
- WHITEHAND, Jeremy W. R. (2001), "British Urban Morphology: the Conzenian tradition", en *Urban Morphology*, 5 (2), pp. 103-109.

# 4.

## LA MÉMOIRE DES GRANDS PLANS

Corinne JAQUAND

*Maître de conférences en Histoire et cultures architecturales  
à l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville  
corinne.jaquand@orange.fr*

### RÉSUMÉ

L'article considère l'héritage des grands plans d'urbanisme et d'aménagement du territoire qui ont été produits durant l'ère du planisme jusque dans les années 1970. La discussion théorique s'articule autour de trois valeurs patrimoniales dont ils ont été porteurs, au point que certains constituent encore aujourd'hui une ligne directrice pour la planification métropolitaine : une valeur iconique et fictionnelle ; une valeur esthétique ; une valeur didactique et de médiation.

En conclusion, l'auteur passe en revue quelques villes, qui ont saisi l'opportunité de jubiler pour promouvoir l'histoire de leur plan fondateur, et s'interroge sur le rôle des historiens de la planification pour introduire une historicité dans les débats sur la ville contemporaine, notamment dans le cas présent de la Métropole du Grand Paris.

**Mots clé :** histoire de la planification, patrimoine, métropoles, Grand Paris.

# 4.

## THE MEMORY OF MAJOR TOWN PLANS

Corinne JAQUAND

*Maître de conférences en Histoire et cultures architecturales  
à l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville  
corinne.jaquand@orange.fr*

### ABSTRACT

This article considers the heritage of major master plans that have been produced during the planning era until the 1970s. The theoretical discussion is hinged on three patrimonial values addressing some of these plans which still constitute nowadays a guideline for metropolitan planning: the iconic and fictional value; the aesthetic value; the didactic and meditation value.

To sum up, the author reviews some of the cities that have seized the opportunity to promote their founding plan's history by jubilee and questions herself about the role that is played by planning historians to introduce historicity in the debates on contemporary cities, especially in the case of the Greater Paris metropolis.

**Keywords:** history of planning, heritage, metropolis, Greater Paris.

#### 4.1. INTRODUCTION

Cet essai traite de la valeur mémorielle des “ grands plans ” qui ont marqué l’urbanisme du 20<sup>e</sup> siècle. Il s’intéresse aux documents graphiques et textuels qui, produits durant “ l’ère du planisme ”, furent portés par des acteurs institutionnels affirmés – métropoles, régions, états – lesquels, confiants dans le caractère ontologique du progrès, ne doutèrent pas d’une conception univoque de l’intérêt public.

Cristallisant une mémoire collective, ces “ grands plans ” constituent des documents matériels à caractère patrimonial, tout autant qu’un legs immatériel pour l’histoire des idées et des doctrines d’aménagement dans l’aire européenne et le Nouveau Monde, en passant par les colonies. S’il fallait borner dans le temps cette ère du planisme, il conviendrait de la faire remonter aux premières études urbaines qui apparaissent dès les années 1910-1920 à l’échelle métropolitaine puis régionale, pour culminer dans les années de la Reconstruction et de l’après-guerre où l’Etat providence s’affirme dans le monde capitaliste et communiste. L’importance de ces plans décroît à partir de la fin des années soixante-dix, alors que s’amorce la phase de l’urbanisme dit “ stratégique ”, caractérisé par un plus grand morcellement décisionnel et des processus de décentralisation dans de nombreux pays. En même temps, la notion d’intérêt général, définie jusque là de façon certaine par les élites technocratiques et politiques, se trouve de plus en plus contestée par les populations destinataires des projets qui, dans certains cas, parviennent à instaurer un rapport de forces par les luttes urbaines. Perméable à la concertation, sensible aux actions *bottom-up*, l’urbanisme dit “ stratégique ” va cependant de pair avec l’affirmation des grandes aires métropolitaines au détriment des territoires ruraux et peu denses. Il ne se matérialise plus par des plans directeurs d’une échelle conséquente, mais par une addition de projets de renouvellement urbain et d’empaysagement de friches industrielles, issus de processus souvent complexes.

Les “ grands plans ” dont il est ici question appartiennent quant à eux à une séquence mémorielle reconnue pour avoir précisément donné un cadre à la matérialité bâtie des transformations territoriales et pour avoir conduit à des extensions planifiées et la création de villes nouvelles. Commandés par la puissance publique ou des groupes d’intérêt s’y substituant, ces plans se composent de documents graphiques, accompagnés de relevés cartographiques et de rapports techniques. En tant qu’elles proposent une fiction, ces figurations de territoire se distinguent des atlas géographiques qui ne transmettent pas de récit du monde et ne portent pas en eux-mêmes d’intention de projet. Leur caractère institutionnel les distingue aussi de l’immense production du 20<sup>e</sup> siècle à caractère théorique qui n’a pas eu de véritable intention opérationnelle. Cependant, à l’instar de ces projets de papier, ces grands plans soutenus par le politique sont aussi porteurs d’une certaine utopie, ou du moins d’un horizon d’attente pour les sociétés auxquelles ils se sont adressés.

La sélection de plans faite ici ne constitue pas un corpus définitif. Ils sont choisis pour leur valeur démonstrative qui conforte l’hypothèse d’envisager leur patrimonialisation. Sans apporter, à proprement parler, de connaissances nouvelles sur chacun d’entre-eux, on peut cependant dégager les valeurs mémorielles qui leur sont constitutives. Ainsi, en reprenant la démarche analytique d’Alois Riegl, qui a théorisé en son temps la patrimonialisation des objets architecturaux, des

“ valeurs ” communes émergent qui peuvent justifier de considérer ces grands plans comme des “ monuments ”.<sup>1</sup>

Je propose d’en distinguer trois :

- La valeur iconique, symbolique et fictionnelle
- La valeur esthétique du document graphique
- La valeur didactique et de médiation

#### 4.2. LEUR VALEUR ICONIQUE ET FICTIONNELLE

Ces plans constituent à proprement parler des “ icônes ”, c’est-à-dire des images porteuses de sens, révélatrices d’un horizon d’attente proposées aux sociétés au nom de l’intérêt général.

C’est en particulier le cas des plans directeurs des villes et régions capitales qui incarnent une vision patriotique nationale, autant que des objectifs plus prosaïques de rationalisation urbaine.<sup>2</sup> Celui de Washington (1902) consacre la puissance mondiale états-unienne en écho au tracé urbain initial de L’Enfant datant de l’Indépendance ; celui de Moscou (1935) établit le dogme de la ville socialiste pour les décennies à venir ; celui de Londres (1943-1944) redéfinit le rapport avec sa banlieue d’une ville-monde éprouvée par les bombardements et contribue au sursaut national, en renforçant l’espoir d’une victoire sur les forces de l’Axe, alors que les combats ne sont pas terminés sur le continent.

C’est bien sûr le cas des plans pour les nouvelles capitales d’états-nations ou d’états-régions s’étant depuis un certain temps affranchis de tutelles coloniales ou venant d’acquérir leur indépendance. Ces créations urbaines *ex-nihilo* consacrent par leur modernité la montée en puissance de leurs pays respectifs considérés jusque là culturellement inférieurs aux européens ; Canberra (1912) ; Ankara (1929) ; Chandigarh (1957) ; Brasilia (1960), pour ne citer que les plus connus.

C’est aussi le cas des plans visant le réaménagement de villes-mondiales, engagées en leur temps dans une concurrence économique, Chicago (1909), Barcelone (1904-1909), Anvers (1910), New York (1925), etc.

Les considérations du sociologue Maurice Halbwachs sur l’émergence de la mémoire collective nous invitent à réfléchir sur le “ cadre ” que représentent ces plans – au sens propre comme au sens figuré –, un “ cadre ” constitué autour d’une image fictionnelle dans laquelle va se reconnaître la société destinataire du projet (Halbwachs, 1925).

Leur degré de “ réalisme ” et leurs prétentions “ opérationnelles ” les distingue de l’immense production utopique et théorique, émanant des avant-gardes modernes. Leur territorialité, c’est à dire, la façon dont ces plans-icônes s’appliquent de façon pratique sur un territoire concret, est révélatrice de cette distinction. Certes, il existe toujours un écart entre les idées dont ils furent porteurs et leur concrétisation opérationnelle. Aucun plan ne s’est réalisé dans l’état et la temporalité voulue en raison des aléas économiques, d’une maîtrise foncière défaillante, d’outils légaux insuffisants et d’un jeu d’acteurs plus complexe que prévu. Cependant, il serait injuste et sans pertinence de les évaluer selon les critères de “ réussite ” ou d’ “ échec ”. Leur “ réussite ” ou leur “ échec ” n’interfèrent

1 A l’instar du livre célèbre d’Alois Riegl, « Le Culte moderne des monuments », un groupe d’historien de la TU de Berlin a édité un livre sur le « Culte des grands plans » (Bodenschatz & Kress, 2017).

2 Voir notamment : Sonne (2003).

en rien dans le pouvoir fictionnel qu'ils ont eu sur les sociétés. A cet égard, une démarche historiographique doit considérer autant leur contenu que l'usage qu'on pu en faire les acteurs politiques et institutionnels de l'époque et la façon dont ceux d'aujourd'hui traitent de cet héritage par la référence ou l'oubli.

Leur valeur symbolique a été d'autant plus forte que leur figuration a été simple et lisible, quelque soit la culture et l'éducation du public récepteur. Ce sont des plans "reproductibles", qu'un amateur entraîné peut "redessiner", au moins de façon schématique. Ainsi, plus leur degré de simplicité est apparente, plus ces plans ont pu se transmettre aux générations suivantes et représenter une valeur patriotique et un élément d'identité locale forte.

Leur valeur fictionnelle a été d'autant plus pérenne qu'ils ont été associés à une figure de projet fondée sur une allégorie : ainsi le plan de Brasilia assimilé à un oiseau en vol ; le *Fingerplan* de Copenhague (1947) en doigt de gants, alternant extensions linéaires et coulées vertes. Le *Fingerplan* s'inscrit dans une tradition nordique de polycentralité linéaire et s'apparente au schéma en éventail de Fritz Schumacher pour Hambourg (1920), le *Fächerplan*, qui prévoyait la densification des zones le long des lignes radiales des transports. Dans le cas de ces deux villes, la composition spatiale à grande échelle agit de façon métaphorique comme un marqueur d'identité métropolitaine jusqu'à aujourd'hui. La ville nouvelle d'Ørestad à Copenhague, dont le projet a été lancé en 1992, a ainsi complété le schéma du *Fingerplan* comme le prolongement du pouce vers le sud-ouest le long du nouveau métro aérien. À retenir également, le dispositif de ville en archipel, proposé pour le Grand Helsinki (1917-19) par l'architecte Eliel Saarinen qui a été réaffirmé dans les plans directeurs des dernières décennies (1960, 1992, 2002).

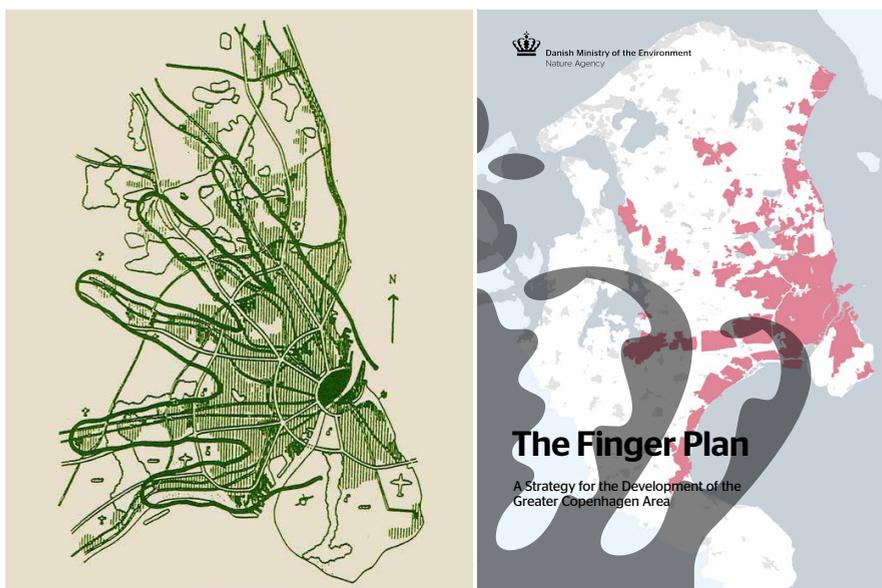


Fig. 4.1. et 4.2. Le *Fingerplan* de Copenhague (1947) et sa version récente (2015).

Source: *Skitseplan til Egnspan for Storkøbenhavn*, Danish Town Planning Institute (1948). *The Finger Plan. A Strategy for the Development of the Greater Copenhagen Area*, Danish Ministry of the Environment, Nature Agency (2015).

### 4.3. LEUR VALEUR ESTHÉTIQUE

En tant que document graphique, la valeur esthétique de certaines représentations urbaines n'a pas besoin d'être établie. C'est le cas des perspectives du "grand design" issues de la culture beaux-arts de part et d'autre de l'Atlantique et qui perdurent jusque dans les années 40. Les fameuses planches de Jules Guérin pour le plan de Washington et de Chicago figurent ainsi au premier rang de la bibliothèque de l'histoire de l'urbanisme.

C'est aussi le cas des modes de représentation postérieures qui ont rompu avec la tradition picturale réaliste pour adopter l'abstraction moderne, en empruntant au langage des arts mineurs, comme la photographie, le collage par photo-montage, voire la bande dessinée.

C'est précisément au moment où le plan masse composé cède aux injonctions du zonage, qu'un langage graphique nouveau s'instaure dans les plans d'urbanisme. C'est-à-dire un peu avant et un peu après la Première Guerre mondiale. Prenons comme exemple le projet retravaillé de Léon Jaussely pour le plan des Liaisons pour Barcelone (1907) qui comporte une planche de zonage, avec des taches colorées à la façon d'un tableau abstrait sans aucun doute à l'insu même de son auteur (Fernández, 2016).



Fig. 4.3. Léon Jaussely, zonage pour Barcelone, plan définitif des Liaisons (1907).

Source : Plano de zonificación, Arxiu Historic de Barcelona, 1907.

L'imaginaire graphique se renouvelle dans l'entre-deux guerres, et dans les deux décennies qui suivent. Les doctrines en faveur de la décentralisation et du desserrement urbain aboutissent à des schémas directeurs figurant des pôles urbains indépendants, tandis que la mobilité automobile invite à penser en terme de réseaux analogues aux artères et à la circulation sanguine. C'est le cas des villes-paysage dessinées sous le nazisme, comme le schéma de reconstruction pour Hambourg en grappes multi-polaires par Konstanty Gutschow (1943), ou

le projet de reconstruction de Varsovie dans l'immédiate après-guerre sous le nouveau régime communiste (1949). Les représentations d'organismes urbains polycentriques adoptent des métaphores organiques, voire naturalistes, jusque dans l'Espagne franquiste. Ainsi, une des planches du plan régional pour le comté de Barcelone – Plan Comarcal (1953) – représente une ville polynucléaire, entrelacée d'artères autoroutières, où s'efface la trame en damier pourtant réelle de l'Ensanche. Les métaphores florales s'affirment dans le courant des années 60, en connivence avec l'art pop et psychédélique, synonyme d'un assouplissement sociétal sinon démocratique.

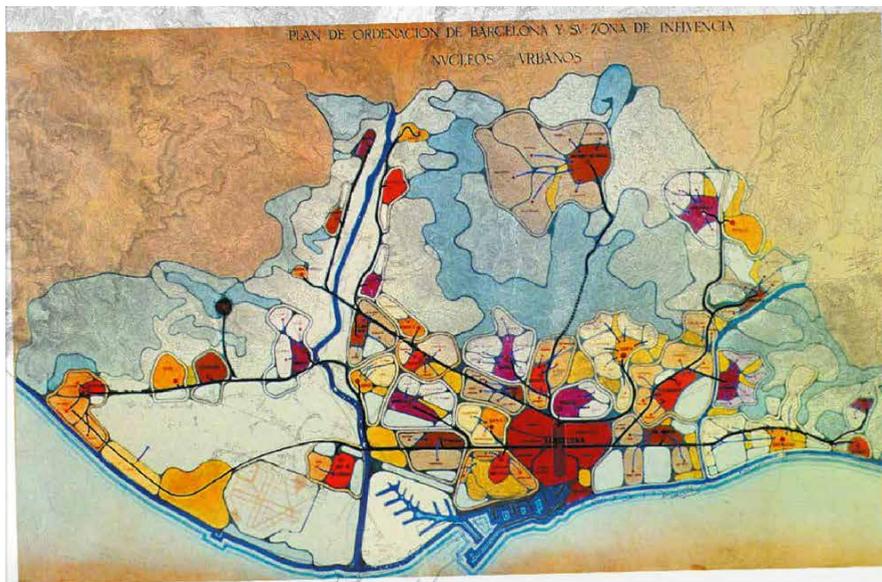


Fig. 4.4. Plan Comarcal pour Barcelone (1953)

Source: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=126863817> (consulté 09.03.2016).

L'autre inspiration de l'époque concerne l'analogie entre les flux automobile et les circuits électroniques au travers d'une production cartographique marquée par le trait, les bandes colorées coudées en angles droits ou pointus, comme le fera Colin Buchanan dans son livre « Traffic in Towns » (1963), lequel inspirera en retour de nombreux schémas directeurs dans le fond comme dans la forme.

Ainsi les codes graphiques des grands plans d'urbanisme vont bien au delà du message technique qu'ils tentent de faire passer. Le langage esthétique des plans fait plus largement écho à la culture artistique et graphique de leur époque.

La question de " l'autorat " rapproche également ces plans des productions artistiques. Au début de la période considérée, ils sont étroitement liés à des figures d'architectes propulsés comme " auteurs ", même s'ils ont travaillé pour la plupart à la tête d'une équipe d'experts. On parle ainsi du plan Burnham pour Chicago, du plan Jaussely pour Barcelone, du plan Speer pour Berlin, du plan Prost pour la région parisienne, et ce jusque dans les années 1950 à peu près (ainsi le plan de Lucio Costa pour Rio-Tijuca). Mais on parlera du RPNY – Regional Plan of New York and its Environs (1925-29) – sans l'accréditer d'un auteur particulier, tant la méthodologie mise en place à l'époque fait la part belle à l'interdisciplinarité en convoquant une pléiade d'experts en économie urbaine, de sociologues, d'ingénieurs, d'architectes et de paysagistes, les meilleurs dans leur domaine aux

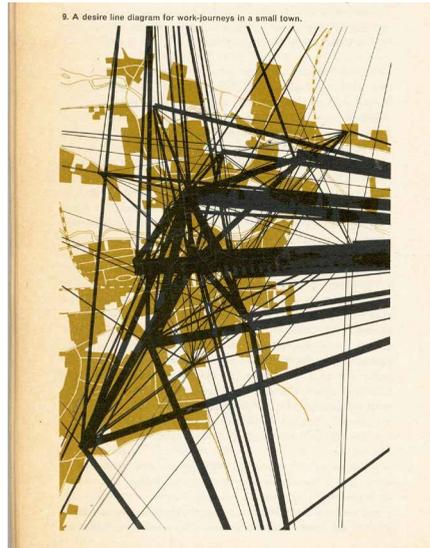


Fig. 4.5. Représentation théorique des flux journaliers domicile-travail dans une petite ville.

Source : Buchanan (1964, p. 52).

États-Unis. Sur la période du planisme, qui s'étend sur plus d'un demi-siècle, on constate cependant un effacement progressif en terme " d'autorat ". La conception des plans devient de plus en plus anonyme au fur et à mesure de l'implication croissante de services administratifs qualifiés et de leur ambition de scientificité.

#### 4.4. LEUR VALEUR DIDACTIQUE ET DE MÉDIATION

L'urbanisme moderne repose sur la mise en plan de statistiques et de flux. Tandis que la réforme urbaine s'empare du média des expositions et des revues, pour faire avancer la cause du logement et de l'hygiène sociale, les autorités se convertissent peu à peu à la nécessité de vulgariser les objectifs quantitatifs de la planification pour asseoir la légitimité de grands travaux. Au tournant du 20e siècle, se développe une littérature mettant en scène le plan d'ensemble par des schémas synthétiques et des diagrammes qui sont destinés, dans la mesure du possible, autant aux experts qu'au grand public (Chapel, 2010).

Il faut convaincre, il faut instruire. Toutes les administrations des pays concernés n'ont pas forcément recherché l'adhésion de la population aux objectifs de la planification urbaine. Cependant, l'impact des plans et des études planificatrices sur le long terme aura été d'autant plus durable qu'elles ont été pensées dans une dimension pédagogique et qu'elles ont su quitter la sphère des experts pour s'adresser à toutes les échelles de la société.

Ce travail de " publicité ", au sens propre du terme de " rendre public ", n'a pas été l'apanage des démocraties. Comparée, par exemple aux pays anglo-saxons et germaniques, pour lesquels les expositions d'urbanisme ont instauré une tradition précoce, la France a peu développé la communication auprès du grand-public, au moins jusqu'aux années soixante.<sup>3</sup> En revanche, les pays autoritaires ou totalitaires, comme l'Union soviétique, l'Allemagne nazie et l'Italie fasciste, se sont emparés du plan comme argument de propagande sur la modernisation du pays

<sup>3</sup> Pour la Grande Bretagne : White (2007) ; et pour l'Allemagne : Jaquand (2009) et Cohen & Hartmut (2013a, 2013b).

en le diffusant par le biais de divers médias (exposition, revues professionnelles ou municipales, campagnes photographiques, films-reportages). Par delà les frontières et les clivages idéologiques, on assiste à des mises en scène similaires qui passent par des typographies avant-gardistes et des vecteurs nouveaux. Ainsi la revue lancée en 1924 par le Soviet de Moscou, *Stroitel'stvo Moskvy*, inspirera *Das Neue Frankfurt* et *Das Neue Berlin*, publiées respectivement à partir de 1926 et 1929 par des municipalités sociales-démocrates allemandes.

Remarquable à l'égard de la communication grand public, le plan Abercrombie pour le Grand Londres (1943-1944) a donné lieu à une pédagogie sur les données statistiques dans le cadre d'une brochure de synthèse et d'une exposition itinérante (Carter & Goldfinger, 1945) confiées à l'architecte Ernö Goldfinger. Celui-ci reprend le système dit ISOTYPE (International System of Typographical Picture Education) mis au point par l'Autrichien Otto Neurath qui, comme lui, avait pris part au quatrième congrès des CIAM de 1933 et s'était exilé à Londres.<sup>4</sup>

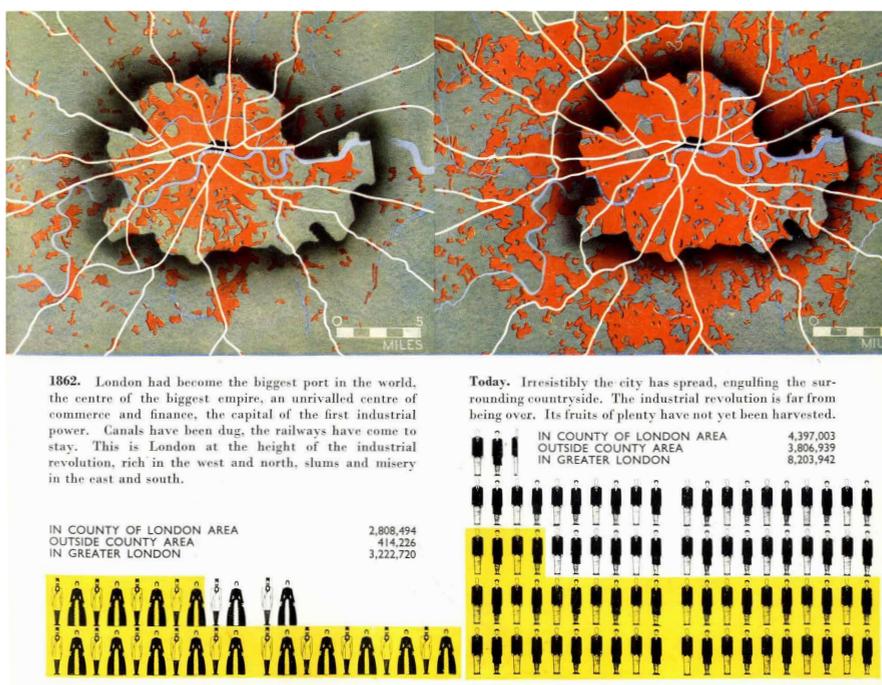


Fig. 4.6. Extrait de la brochure grand-public du plan Abercrombie : *The County of London Plan explained* (1945). Source: Carter & Goldfinger (1945).

Otto Neurath et son système ISOTYPE n'ont pas seulement inspiré l'urbanisme progressiste du *welfare* britannique, mais aussi l'utopie-dystopie nazie qui prévoyait la colonisation et la germanisation des territoires de l'Est par l'expulsion des

<sup>4</sup> Socialiste, économiste de formation, Otto Neurath (1882-1945) meurt à Londres en exil après avoir fondé l'Institut Isotype à Oxford. Ses contributions en allemand et en anglais vont nourrir le champ de la typographie et de la communication visuelle dans les universités. (Vossoughian, 2008).

Juif hongrois d'origine, Ernö Goldfinger (1902-1987) fut élève de Léon Jaussely aux Beaux Arts de Paris. Au congrès des CIAM 1933, il fit partie de la délégation française aux côtés de Le Corbusier, Pierre Chareau et Fernand Léger, tandis qu'Otto Neurath accompagnait la délégation autrichienne avec son assistante Marie Reidenmeister (qu'il épousa par la suite). (Mumford, 2000).

Polonais et l'annihilation des juifs. Ainsi à l'exception de la typographie, qui elle est gothique, les expositions et brochures sur les diverses versions du *General Ost Plan* ont recours au même système de communication graphique.<sup>5</sup>

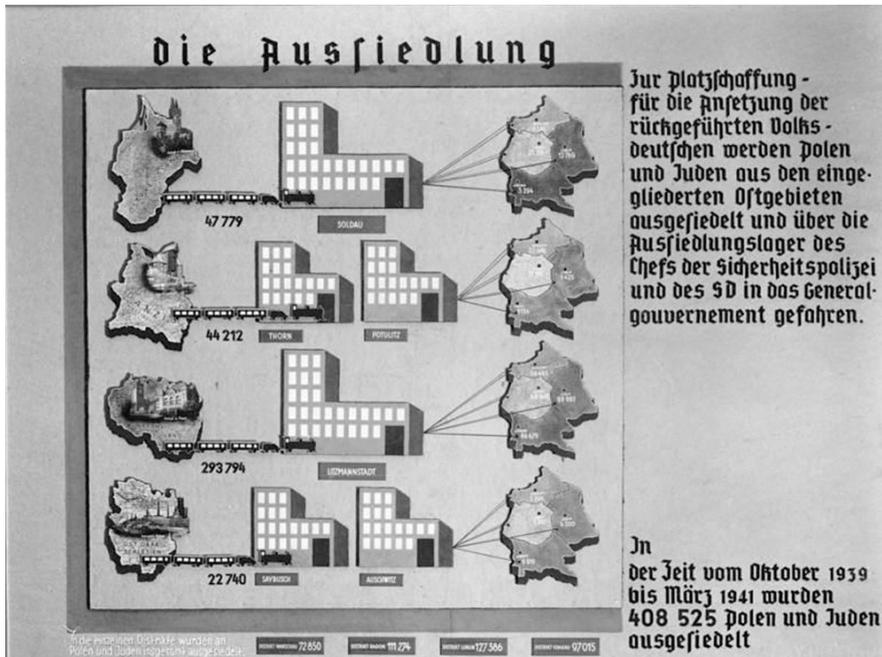


Fig. 4.7. Panneau de l'exposition *Planung und Aufbau im Osten* (mars-avril 1941) sur la germanisation planifiée des territoires de l'Est et l'expulsion " des Juifs et des Polonais "

Source : Bundesarchiv, R 49 Bild-0025/Krajewsky/CC-BY-SA 3.0.

#### 4.5. LES HISTORIENS ET LA PATRIMONIALISATION DES PLANS D'URBANISME

Tout processus de patrimonialisation s'accompagne ou est précédé d'un travail historiographique. Dans le cadre de bâtiments, de jardins ou d'ensembles urbains, celui-ci contribue à constituer des inventaires et des diagnostics patrimoniaux en rendant compte du contexte de leur édification. Certaines collectivités territoriales concernées par le renouvellement post-industriel et l'obsolescence d'ensembles urbains modernes ont compris l'intérêt qu'elles avaient à se référer à l'histoire de leur planification. Depuis les années 2000, plusieurs jubilé commémoratifs de grands plans se sont succédés, donnant lieu à des expositions, des publications, des mises en ligne d'archives et de cartographies numériques. Citons : *Any Cerdà* qui a célébré en 2009 les 150 ans de l'extension de Barcelone ; également en 2009, le centenaire du plan Burnham de Chicago ;<sup>6</sup> en 2012, le centenaire de l'étude régionale de la Ruhr, centré sur son auteur, l'ingénieur Robert Schmidt.<sup>7</sup>

Le monde universitaire peut être diversement impliqué au cours de ces manifestations. Soit il en est directement à l'initiative, comme pour l'exposition

5 Voir notamment le catalogue de l'exposition : Meyer & Herbert (1941). Pour le cadre général de la planification nazie des territoires de l'Est : Ingraio (2016).

6 Disponible sur : <http://www.anycerda.org/web/arxiu-cerda>

7 Texte original : Schmidt (1912). (Kastorff-Viehmann, 2014).

Voir la notice : <http://www.metropol Ruhr.de/regionalverband-ruhr/regionalplanung/robert-schmidt.html> (consulté 28.09.2017).

et le colloque, *Stadtvisionen*, organisés en 2010 par un groupe d'enseignants de la TU Berlin à l'occasion du centenaire du concours d'urbanisme du Grand-Berlin (Bodenschatz *et al*, 2010). Soit il est mobilisé par une commande publique spécifique. L'écart entre l'injonction mémoriale du politique et l'écriture critique de l'histoire peut alors s'avérer sensible, car toutes deux sont portées par des acteurs très différents qui n'ont pas la même attitude, ni les mêmes temporalités, vis-à-vis de l'élaboration d'un récit de refondation urbaine. En s'autorisant certains raccourcis historiques, les décideurs recherchent dans le récit une légitimation de leur action présente par l'intermédiaire de références aux figures du passé, dans le but de s'auto-célébrer comme porteurs " d'innovation ". L'injonction du politique tend ainsi à promouvoir davantage l'histoire immédiate que la longue histoire, et à concentrer l'objet de la recherche sur le territoire propre et ses archives locales. A contrario, attentifs à une histoire mondiale, les historiens de la planification sont engagés dans une stratification temporelle et spatiale plus longue et plus complexe passant par le comparatif. Pour eux, les transferts d'idées et de technologies d'un pays à l'autre, ainsi que la réception de modèles de pensée dans différents contextes, s'inscrivent dans une historicité et un espace anthropologique, ce qui leur fait relativiser toute valeur ontologique en matière " d'innovation ".

Deux remarques s'imposent sur l'issue d'une comparaison internationale :

- Une certaine autonomie des formes et figures de la planification à travers le monde apparaît indépendamment des contextes économiques et idéologiques. Cette thèse est soutenue dès les années 1960 par l'historien d'architecture Waclaw Ostrowski, soucieux alors d'établir un lien entre les deux Europes antagoniques (Ostrowski, 1968). Ostrowski évoque, entre autres, la migration de l'idée d'unité de voisinage depuis les Etats-Unis jusqu'à sa réinterprétation dans les micro-rayons soviétiques. A l'échelle des formes urbaines de quartier, une littérature plus récente a détaillé comment la " figure " du grand ensemble s'inscrit aussi bien dans le contexte socio-économique du communisme que dans celui de la France des Trente Glorieuses (Dufaux & Fourcaut, 2004).
- L'internationalisation des formes et pratiques de l'urbanisme va de pari avec la circulation des savoirs par les livres, voyages à l'étranger et l'institution de congrès professionnels. Ce phénomène s'accroît au tournant du 20<sup>e</sup> siècle, soit par imposition dans le contexte colonial, soit par assimilation dans les pays européens dits " périphériques ", comme dans les pays de la Baltique et des Balkans, ou bien dans les pays émergents d'Amérique latine. L'appel au savoir-faire étranger s'inscrit plus globalement dans le cadre de rivalités entre les nations phares qui se partagent le " marché " des expertises et des plans directeurs. Avant et après la Première Guerre mondiale, la France et l'Allemagne se disputent ainsi leur influence culturelle au travers des projets d'aménagement et d'extension des villes des Balkans, puis dans le cadre de la modernisation des principales villes de la Turquie kémaliste, comme Istanbul et Ankara.<sup>8</sup> Si jusque là ces échanges sont le fruit des réseaux professionnels, à partir de la Guerre froide, les gouvernements et organismes internationaux soutiennent les agences d'urbanisme privées et publiques à l'exportation. Les études urbaines apparaissent comme la clé d'entrée à des contrats d'infrastructures et d'ingénierie très profitables

8 Après mise à concours (1929), Hermann Jansen l'emporte sur Léon Jaussely pour réaliser le plan de la capitale nouvelle Ankara. Mis en concurrence avec des collègues allemands, le Français Henri Prost remporte le marché des études pour la modernisation d'Istanbul. Il y travailla de 1936 à 1951. (Perouse, 2008; Seufert, Kubaseck, 2008; Akpinar, 2014; Pinon, 2009).

et, en arrière-plan, comme un vecteur pour fidéliser les élites locales à l'influence impérialiste. Dès les années 1950, l'urbanisme rentre ainsi dans le jeu géopolitique mondial. Côté occidental, les firmes américaines, et dans une moindre mesure britanniques, font preuve d'une vitalité stratégique vers le Moyen Orient et l'Asie du Sud-Est. Tandis que dans l'aire communiste, on assiste à une timide percée des urbanistes est-allemands et polonais face à leurs confrères soviétiques.

Dans son livre « La mémoire, l'histoire, l'oubli » (2000), le philosophe Paul Ricoeur place l'histoire comme un travail de mise en conscience entre les deux notions subjectives de la mémoire et d'oubli. Dans le cadre d'un diagnostic territorial, le travail d'historien doit considérer non seulement les conditions de production et de mise en œuvre des plans, la logique des acteurs, le contexte géographique et économique, mais aussi revenir sur les " intentions " sociétales portées à leur origine par les planificateurs, et le glissement qui s'est opéré de ces valeurs à partir de leur réalisation opérationnelle puis dans le " devenir " de chacun des projets.<sup>9</sup> Parce que la ville est un organisme humain fluctuant, autant qu'un cadre bâti dans un paysage vivant, l'héritage des plans ne peut s'évaluer qu'en revenant sur l'idée que se faisaient les décideurs des attentes sociétales et sur ce qu'elles sont devenues au cours de l'évolution des générations et avec les brassages ethniques.

#### 4.6. RETOUR SUR LE DÉFICIT NARRATIF DU GRAND PARIS

Cette contribution comporte un caractère manifeste dans le cadre des transformations de gouvernance du Grand Paris. Le Grand Paris ne s'est pas fait, ou plutôt a bégayé tout au long du 20e siècle, sans trouver de cohérence institutionnelle et fonctionnelle sur toute la région métropolitaine. Depuis la consultation du Grand Paris, lancé par le chef de l'Etat en 2008-2009, on assiste à une volonté de " rattrapage " en terme fonctionnel et institutionnel, avec le lancement du chantier de la nouvelle infrastructure de transport métropolitain (loi Société du Grand Paris 2010) et la création de la gouvernance territoriale de la Métropole du Grand Paris (loi MGP du 1er janvier 2016).

Les historiens français que nous sommes ne peuvent que le constater : les débats publics qui entourent ces enjeux majeurs pour la région capitale ont occulté l'historicité de la question. L'imaginaire des décideurs, et à fortiori celui des populations, n'est que très peu mobilisé par les références historiques. Le " narratif " du Grand Paris, qui pourrait servir d'identification et de médiation avec le grand public, reste faible.

C'est pour pallier ce manque que le collectif " Inventer le Grand Paris " s'est fondé en 2013, à l'initiative de chercheurs issus de facultés en sciences sociales, des instituts d'urbanisme et des écoles d'architecture. Le collectif a organisé une série de quatre colloques annuels qui ont abordé différents jubilé de l'histoire du Grand-Paris de manière chronologique et comparative à l'échelle internationale. L'objectif était d'aborder le Grand Paris au travers des différents champs de l'histoire de l'urbanisation : c'est-à-dire l'histoire sociale et de la gouvernance des villes, l'histoire de la planification, l'histoire des formes urbaines, du paysage et la morphogenèse des territoires.<sup>10</sup> À l'échelle du paysage académique français très

9 Sur le " voulu " et le " devenu " des projets, voir Dolff Bonekämper (2013).

10 Le projet scientifique [www.inventerlegrandparis.fr](http://www.inventerlegrandparis.fr) a bénéficié du soutien de l'Université de Paris Est Marne-la-Vallée (UPEM) et du LABEX Futurs urbains. Ce site en ligne sur l'histoire du Grand

fragmenté, cette alliance n'est pas anodine, puisqu'elle établit une correspondance inter-institutionnelle entre des sphères qui jusque là se juxtaposaient plutôt qu'elles ne collaboraient ensemble. Ouvert au printemps 2017, le site numérique [www.inventerlegrandparis.fr](http://www.inventerlegrandparis.fr) offre ainsi une plateforme à des contributions sur l'histoire croisée des métropoles. Par delà la sphère scientifique, le collectif d'historien prend en considération son rôle social de diffusion des connaissances auprès des décideurs et des citoyens intéressés.

## 1.7. RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- AKPINAR, Ipek (2014), " The Rebuilding of İstanbul Revisited: Foreign Planners in the Early Republican Years ", *New Perspectives on Turkey*, n°50, pp. 59-92.  
Disponible sur [https://www.researchgate.net/publication/285136310\\_The\\_Rebuilding\\_of\\_Istanbul\\_Revisited\\_Foreign\\_Planners\\_in\\_the\\_Early\\_Republican\\_Years](https://www.researchgate.net/publication/285136310_The_Rebuilding_of_Istanbul_Revisited_Foreign_Planners_in_the_Early_Republican_Years)
- BODENSCHATZ, Harald ; GRÄWE, Christina ; KEGLER, Harald ; NÄGELKE, Hans-Dieter et SONNE, Wolfgang (2010), *Stadtvisionen 1910 2010: Berlin, Paris, London, Chicago, 100 Jahre Allgemeine Städtebau-Ausstellung in Berlin*, TU Berlin-Architekturmuseum/DOM Publishers.
- BODENSCHATZ, Harald et KRESS, Celina (2017), *Kult und Krise des großen Plans im Städtebau*, Michael Imhof Verlag, Petersberg.
- BUCHANAN, Colin (1964), *Traffic in Towns*, Penguin Books, Londres.
- CARTER E.J. et GOLDFINGER, Emö (1945) *The County of London Plan explained*, Penguin Book, Londres.
- CHAPEL, Enrico (2010), *L'œil raisonné. L'invention de l'urbanisme par la carte*, MétisPresses, Genève.
- COHEN, Jean-Louis et HARMUT, Frank (2013a), *Interferenzen, Interférences. Architektur Deutschland - Frankreich 1800–2000*, Wasmuth, Tübingen, pp. 118–128.
- COHEN, Jean-Louis et HARMUT, Frank (2013b), *Metropolen 1850-1950, Mythen, Bilder, Entwürfe/Mythes, images, projets*, Deutscher Kunstverlag, pp. 109-132.
- DOLFF BONEKÄMPER, Gabi (2013), " *Denkmalpflege* " und " *patrimoine* ".
- DUFAUX Frédéric et FOURCAUT Annie (2004), *Le monde des grands ensembles. France, Allemagne, Pologne, Russie, République tchèque, Bulgarie, Algérie, Corée du Sud, Iran, Italie, Afrique du Sud*, Creaphis, Paris.
- FERNANDEZ ÁGUEDA, Beatriz (2016), " Léon Jaussely et le plan de liaisons de Barcelone – Vers un urbanisme scientifique ", *Inventer le Grand Paris. Relectures des travaux de la Commission d'extension de Paris. Rapport et concours 1911-1919*, Actes du colloque des 5 et 6 décembre 2013, Cité de l'Architecture et du Patrimoine, éditions Bière, Paris, Bordeaux, pp. 333-354.  
Disponible sur <http://www.inventerlegrandparis.fr/link/?id=201>
- HALBWACHS, Maurice (1925), *Les cadres sociaux de la mémoire*, Félix Alcan, Collection Les Travaux de l'Année sociologique, Paris.

---

Paris comporte plusieurs rubriques, dont l'édition des actes des colloques, mais aussi des liens vers des cartographies historiques, des " chantiers " et des " carnets " qui rendront comptes de recherche en cours sur Paris et l'histoire croisée des métropoles. Le réseau international auquel le collectif est lié inclut des correspondants en Europe et aux Etats-Unis, notamment la faculté d'architecture de Valladolid, les universités techniques de Delft et de Berlin et la revue britannique *Planning Perspectives*.

- INGRAO, Christian (2016), *La promesse de l'Est : Espérance nazie et génocide. 1939-1943*, Seuil, Paris.
- JAUQUAND, Corinne (2009), "Grand Berlin 1910, la métropole allemande s'expose".
- KASTORFF-VIEHMANN, Renate et UTKU, Yasemin (2014), *Von Robert Schmidt lernen ?*, Regionalverband Ruhr, Essen.
- MEYER, Konrad et HERBERT, Frank (1941), *Planung und Aufbau im Osten. Erläuterungen und Skizzen zum ländlichen Aufbau in den neuen Ostgebieten*, Deutsche Landbuchhandlung, Berlin.
- MUMFORD, Eric. (2000), "Ciam Discourse on Urbanism", MIT Press, Cambridge, pp. 77.
- OSTROWSKI, Waclaw (1968), *L'urbanisme contemporain : Des origines à la Charte d'Athènes*, CRU Centre de Recherche en Urbanisme, Paris.
- PEROUSE, Jean-François (2008), *Die Konkurrenz deutscher und französischer Wissenschaftsschulen in der frührepublikanischen Türkei am Beispiel der Planung Ankaras*.
- PINON, Pierre (2009), *Henri Prost et le plan d'Istanbul, Cité du Patrimoine et de l'Architecture*, exposition virtuelle.  
Disponible sur: <https://expositions-virtuelles.citedelarchitecture.fr/prost/00-OUVERTURE.html> (consulté le 28.09.2017).
- SCHMIDT, Robert (1912), "Denkschrift betreffend die Aufstellung eines Generalsiedlungsplans für den Regierungsbezirk Düsseldorf rechts des Rheins", Actes du colloque Das Erbe Robert Schmidt 2012, SONNE, W. (2003), *Representing the State. Capital City Planning in the Early Twentieth Century*, Prestel, Munich, London and New York.
- SEUFERT, G. et KUBASECK, C. (2008), *Deutsche Wissenschaftler im türkischen Exil: Die Wissenschaft migration in die Türkei 1933-1945*, pp. 117-134.
- SONNE, Wolfgang (2003), *Representing the State. Capital City Planning in the Early Twentieth Century*, Prestel, Munich, London and New York.
- VOSSOUGHIAN, Nader (2008), *Otto Neurath. The Language of the Global Polis*, Nai010 Publishers, Rotterdam.
- WHITE, Ian Boyd (2007), *Man-Made Future. Planning, Education and Design in Mid-20th Century Britain*, Routledge.

## 5.

### PATRIMONIO CULTURAL, HISTORIA Y PROYECTO URBANO EN LA RECUPERACIÓN DE BALDÍOS INDUSTRIALES FERROVIARIOS

Jose Luis LALANA SOTO

*Profesor asociado de Urbanística y Ordenación del Territorio  
Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valladolid  
jlalana@arq.uva.es*

Luis SANTOS Y GANGES

*Profesor contratado doctor de Urbanística y Ordenación del Territorio  
Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valladolid  
luis.santos.ganges@uva.es*

#### RESUMEN

Este texto es una contribución crítica sobre la consideración institucional del papel del patrimonio industrial en la ciudad y sobre su caracterización y evaluación patrimonial de cara a plantear procesos de transformación urbanística. De este modo, se trata de una reflexión acerca de los baldíos urbanos industriales, del papel de la Historia en la caracterización patrimonial de esos baldíos y del modo en que el planeamiento urbano aborda el conocimiento de los baldíos como preexistencias dignas o no de ser salvaguardadas y reutilizadas. Ejemplificando con siete casos de grandes proyectos urbanos sobre baldíos industriales ferroviarios en el mundo, se demuestra la diversidad de la casuística y la problemática común.

**Palabras clave:** patrimonio industrial, baldío urbano, Historia urbana, proyecto urbano, caracterización patrimonial, recuperación patrimonial.

# 5.

## CULTURAL HERITAGE, HISTORY AND URBAN PROJECT IN THE RECOVERY OF RAILWAY INDUSTRIAL BROWNFIELDS

Jose Luis LALANA SOTO

*Profesor asociado de Urbanística y Ordenación del Territorio  
Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valladolid  
jlanana@arq.uva.es*

Luis SANTOS Y GANGES

*Profesor contratado doctor de Urbanística y Ordenación del Territorio  
Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valladolid  
luis.santos.ganges@uva.es*

### ABSTRACT

This text is a critical contribution on the institutional consideration of the role of industrial heritage in the city and its characterization and evaluation in order to propose urban transformation processes. Therefore, it consists of a deliberation on the topic of industrial urban brownfields, of the role of history on the patrimonial depiction of those brownfields and the way in which urban planning approaches the understanding of such as preexistences, whether worthy or unworthy of being safeguarded and reused. The diversity of the casuistry and common problems are exemplified with seven cases of great urban projects on railway industrial sites worldwide.

**Keywords:** industrial heritage, urban brownfield, urban history, urban project, heritage characterization, heritage recuperation.

## 5.1. INTRODUCCIÓN

“The industrial heritage is highly vulnerable and often at risk, often lost for lack of awareness, documentation, recognition or protection but also because of changing economic trends, negative perceptions, environmental issues or its sheer size and complexity” (ICOMOS & TICCIH, 2011).

En un seminario internacional sobre patrimonios urbanos y diagnósticos históricos<sup>1</sup>, parece adecuado reflexionar sobre regeneración urbana y patrimonialización, en concreto sobre la evaluación patrimonial en relación con los procesos de transformación urbanística, en especial referida a los grandes proyectos urbanos sobre baldíos industriales ferroviarios.

El asunto de los baldíos urbanos, habitualmente industriales, ha sido muy abordado desde la perspectiva ambiental, donde el problema de la contaminación del suelo y su regeneración puede ser importante, y bastante tratado desde la perspectiva de los estudios urbanos y territoriales, tanto con casuística como con estudios de síntesis, sobre todo para las zonas industriales en declive o que han experimentado fenómenos de desindustrialización, donde la administración pública ha debido afrontar el reto de la transformación de uso de los baldíos en un contexto socioeconómico difícil, con grandes costes de descontaminación y donde a veces ni siquiera la titularidad del suelo era clara.

Varios enfoques, pues, se entrecruzan. Durante las décadas de más intensa pérdida de peso de la actividad industrial, razonablemente predominó la orientación socioeconómica respecto del empleo (espacios de trabajo, reconversión industrial, nuevos sectores económicos, inversión pública), y sólo después entró en escena la orientación urbanística (problemática disponibilidad de espacio, imagen de abandono, límites de la descontaminación para nuevos usos urbanos, necesidad de equipamientos y zonas verdes, política de vivienda, etc.), llegando la orientación patrimonial todavía mucho más tarde.

Desde la perspectiva urbanística y patrimonial, hay, al menos, dos grandes variables a tener en cuenta. La primera es que un baldío industrial es un ámbito en desuso o abandonado, que requiere una rehabilitación previa para su cambio de uso pero que no tiene porqué estar contaminado. La segunda, que un baldío industrial puede estar construido o no, pero, cuando lo está, cabe pensar que los restos materiales son susceptibles de ser evaluados como potencial patrimonio cultural. Esto es especialmente importante en la consideración de ciertos espacios industriales ferroviarios caracterizados por un largo periodo de ocupación y actividad, donde la contaminación de los suelos es puntual y el patrimonio potencial es evidente.

En el tratamiento de los baldíos urbanos industriales, en las últimas cuatro décadas, se ha pasado de las prácticas intensas de demolición al aprovechamiento de su imagen pero sin conservación patrimonial, a la consideración laxa o rigurosa de la salvaguarda del patrimonio y su reuso, y a diversas formas de puesta en valor, desde la apropiación por las actividades de ocio, comercio y turismo, a la concepción como espacio de creación y de representación artísticas o a la

---

1 Seminario Internacional "Patrimonios urbanos, diagnósticos históricos y futuros del pasado", que tuvo lugar en Valladolid los días 10 y 11 de marzo de 2016 organizado por el Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid (España) y el grupo transversal "Usages de l'Histoire et devenirs urbaines" del Labex "Futurs urbains" (Francia).

museificación. Pero la patrimonialización es una construcción, una práctica social con aristas, y en muchos casos sigue siendo una entelequia, porque continúan dándose en la actualidad todos los supuestos que acabamos de mencionar.

Así pues, proponemos aquí una reflexión que considera tres objetos fundamentales:

- la reconversión de los baldíos urbanos industriales
- la conservación y recuperación del patrimonio industrial, y
- el modo en que se abordan en términos urbanísticos los dos anteriores, bien desde un planeamiento general integrador, bien mediante un proyecto urbano que se superpone a éste.

## 5.2. LOS BALDÍOS URBANOS INDUSTRIALES Y SU RECONVERSIÓN

Posiblemente el equívoco terminológico con la expresión de “baldío urbano” es uno de los más duraderos y persistentes en los estudios urbanos, donde aparecen las indefinidas y sugerentes expresiones urbanísticas de “terreno vacante” y “vacío urbano”, mezcladas junto al tan interesante como inextricable *terrain vague* de Solà-Morales y al bien distinto concepto socio-antropológico de *non-lieu* de Augé.

Clichevsky ha analizado las “tierras vacantes” latinoamericanas en tanto predios en desuso que son elementos integrales de los mercados inmobiliarios y que podrían ser espacios de oportunidad, proponiendo incorporarlas a las políticas urbanas (Clichevsky, 1999).

Por su parte, Freire estudia el “vacío urbano” en tanto espacio de mínimo diseño y figurado desuso, si bien remitiéndose al más confuso sentido de “espacio vacío” e indirectamente al de espacio no construido y desaprovechado (Freire, 2011). Puede sostenerse que “vacío urbano” es un término cuyo sentido concreto depende del interés académico perseguido en cada caso, de ahí que pueda vincularse alternativa o complementariamente con “terreno vacante”, “espacio residual”, “área intersticial”, “espacio indeterminado”, “espacio de incertidumbre”, “espacio desperdiciado” e incluso “espacio informal”.

Toda esta terminología relacionada con los espacios por aprovechar, en fin, guarda cierta relación con *terrain vague*, que, como explicó Solà-Morales, incorpora diversas connotaciones: la de vacuidad o desocupación, la de inestabilidad o fluctuación, la de indeterminación o incertidumbre, la de vaguedad y confusión, y la de expectación y disponibilidad... algo sin control, evocador de libertad y ajeno al poder (Solà-Morales, 1995).

Es decir, los *terrains vagues* han sido concebidos como lugares extraños al sistema urbano, sorprendentes y residuales, pero también como espacios para los que las autoridades y los urbanistas pretenden su continuidad, su racionalización y su puesta en producción.

Por su parte, “baldío urbano” y su concreta expresión como “baldío industrial”<sup>2</sup>, o sus equivalentes más utilizados en otras lenguas, como *friche urbaine*, *area dismessa* o *derelict site* (aunque es mucho más usado el ambiguo *brownfield*), son también términos resbaladizos que acogen bastantes posibles sentidos y precisan de aclaración antes de ser usados.

<sup>2</sup> No es casual que en su « Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement », Merlin y Choay (2005, pp. 405-406) incluyeran en la misma entrada la expresión *friches urbaines et industrielles*.

En primera instancia, la definición convencional de baldío industrial es la de un espacio, construido o no, que en el pasado fue ocupado por la industria y que, tras su desafectación, ha sido abandonado total o parcialmente y se encuentra en vías de degradación. Según la red CABERNET<sup>3</sup>, las características que definen a un baldío son:

- se trata de un lugar que en el pasado fue afectado por determinados usos y actividades,
- se encuentra infrutilizado, en desuso o abandonado,
- se localiza fundamentalmente en áreas urbanas desarrolladas,
- requiere de una intervención específica para ser incorporado a la ciudad,
- puede presentar problemas, reales o percibidos, de contaminación.

A lo cual, dado que hemos señalado que nos interesa incorporar las perspectivas urbanística y patrimonial, deberíamos de añadir que pueden ser considerados como una reserva de suelo edificable, pero que también son el testimonio de un pasado industrial, en sentido amplio, y pueden contener construcciones o restos materiales susceptibles de ser preservados.

En todo caso, no podemos olvidar que el patrimonio es un asunto más entre los muchos aspectos que pueden caracterizar un baldío, y que las diferencias interpretativas sobre este concepto residen, lógicamente, en el enfoque que centra el interés o combinación de intereses:

- en la faceta ambiental (descontaminación de los suelos y aguas),
- en la faceta económica y social (reinserción industrial, generación de actividad económica, dotaciones o viviendas),
- en la faceta urbanística (disposición del lugar y reconversión e integración urbanas) o
- en la faceta patrimonial (salvaguardar y rehabilitar el patrimonio industrial más relevante y reusar en lo posible el resto).

Junto a esta visión, que podríamos denominar “estática”, del concepto de baldío urbano industrial, hay otra que se refiere también a una dinámica en el transcurso del cambio de uso, a una situación transitoria dentro del proceso de transformación urbana, que se enmarca en el proceso de vaciado industrial<sup>4</sup> y que concluye con la reconversión o recuperación urbana, sea del tipo que sea.

Este sentido de proceso guarda una relación inseparable con dos ideas-fuerza que son confluentes en el concepto de baldío: la de lugar inútil e improductivo y la de lugar disponible a la espera de un mejor uso. Por su condición de negatividad y de transitoriedad, el destino de un baldío es, por supuesto, dejar de serlo<sup>5</sup>.

3 CABERNET: *Concerted Action on Brownfield and Economic Regeneration Network*. Comenzó como un proyecto construido a partir de la experiencia de CLARINET (Contaminated Land Rehabilitation Network for Environmental Technologies in Europe, 2002-2004), para convertirse posteriormente en una red de expertos europeos que coordina el complejo tema multisectorial involucrado en la regeneración de los baldíos industriales (Ramsdem, 2010).

4 Pardo Abad (1991 y 2004) se ha servido del término “vaciado” industrial con una perspectiva instrumental orientada al análisis de las dinámicas urbanas en un contexto de competencia de los usos del suelo, teniendo bien presente que los procesos de transformación son diversos y complejos en su variedad de factores y expresiones.

5 En palabras de Noury (2004, p. 170): “En tout état de cause, l’existence même de friches suppose par définition que les activités qui y étaient exercées aient été abandonnées. De tels abandons pouvant rarement être admis dans une société soucieuse de son développement, de son urbanisation et de

Ahora bien, muchos son los factores que intervienen en el vaciado industrial y, desde luego, los extremos estarían entre la situación de pérdida drástica de rentabilidad (por razones diversas: de imposibilidad de ampliación, de reinversión, de obsolescencia o cambio tecnológico, etc.) y la situación de centralidad relativa y de potencial renta del suelo (tensiones del mercado inmobiliario y contingencias del planeamiento urbanístico), pasando por la deslocalización hacia otros espacios económicos.

Todo esto se ha venido estudiando desde finales de los años setenta<sup>6</sup>, y desde entonces ha tenido lugar un cierto cambio de enfoque. Un cambio no sólo para los baldíos urbanos donde la renta urbana inducía la inversión, sino también para muchos lugares industriales encastrados en la ciudad que podrían convertirse en baldíos urbanos por razones diversas, ya ambientales, ya urbanísticas, ya de puro negocio.

Es decir, los valores del mercado inmobiliario, los costes de oportunidad del traslado y la posibilidad del aprovechamiento económico de la localización podían tender a convertir en virtual baldío lo que no lo era por las razones tradicionales. Y es que identificar un lugar como baldío, siéndolo o no, es la mejor coartada para hacer evidente su transformación, como se puede comprobar más adelante en el estudio de casos que proponemos.

### **5.3. HISTORIA Y PATRIMONIO INDUSTRIAL: EL RECONOCIMIENTO DE LOS VALORES PATRIMONIALES Y SUS POSIBILIDADES**

Aunque la figura de monumento industrial nació en 1959 en el Reino Unido y la arqueología industrial fue desplegándose en toda Europa en las décadas siguientes, lo cierto es que el patrimonio industrial es uno de los últimos tipos patrimoniales en ser reconocidos social, política y administrativamente.

Sólo cuando han tenido relevancia la memoria colectiva local, la cuestión identitaria (o nacionalista), la imagen histórica (o historicista), la finalidad didáctica (o dogmática) y el consumo cultural (o turístico), ha podido tener un nicho fáctico la rehabilitación del patrimonio industrial, a menudo para la museificación.

Quedan muchos restos industriales, y no todos pueden, ni deben, ser conservados. Pero la necesaria selección exige previamente la caracterización y evaluación del patrimonio, y esto no es tan sencillo como identificar y describir, sino que requiere documentar, criticar, comprender e interpretar, lo cual implica la explicación histórica, ingenieril, arquitectónica, urbanística y sociológica. Y, tras la selección (por su significado histórico, socio-antropológico, técnico, arquitectónico o estético, su potencial científico o educativo-cultural, su representatividad, integridad, rareza o relevancia...), hay que abordar la protección y preservación en sus diferentes modos.

La historia, sin embargo, no está suficientemente valorada en este proceso, como tampoco lo están la ingeniería ni la sociología. Y es que, por desgracia, el proyecto de intervención desplaza muchas veces al previo conocimiento cabal de lo existente:

---

son environnement, la qualification même de friche renvoie par voie de conséquence à la recherche d'une nouvelle utilisation. Industrielles ou urbaines, les friches n'ont donc de sens que par leur réaménagement”.

6 Merenne-Schoumaker escribía, en 1982, que los baldíos urbanos eran un tema de actualidad.

“Siguiendo la máxima de la modernidad que identifica ver con conocer, la mayor parte de las actuaciones se siguen realizando con un criterio básicamente estético y monumentalista, sin tener en cuenta los aspectos técnicos, científicos o históricos” (Lalana & Santos, 2009, p. 15).

A menudo el valor testimonial se deja llevar por cierta tergiversación particularista, y el valor histórico-social queda reducido a la imagen arquitectónica y al fetichismo. Y ello porque, en efecto, siguen desgraciadamente vigentes algunos considerandos simplistas y carencias formativas en la salvaguarda patrimonial, tales como:

- la deriva monumentalista ligada a lo singular, desatendiendo el conjunto y la dimensión espacial, y a lo espectacular (lo más grande, lo más vistoso, lo más antiguo, lo más contrastante), desatendiendo lo significativo;
- la comprometida identificación de patrimonio con arquitectura, una reducción<sup>7</sup> que impide apreciar los procesos y las relaciones entre los lugares y, por ende, su funcionamiento y sentido, arriesgando alcanzar sólo formalismos de composición, estilo y materialidad;
- el desconocimiento de muchas materias técnicas que dificulta la comprensión de las instalaciones industriales desde el punto de vista funcional y de la memoria del trabajo, y
- la minusvaloración o simplificación de los aspectos históricos y sociales.

Toda caracterización patrimonial requiere estudiar y comprender multitud de hechos históricos de diferente índole, entender variados asuntos tecnológicos y el conocimiento industrial de la época, conocer el proyecto industrial, apreciar sus condicionantes y sus proyectistas y su obra, vislumbrar la relación entre forma y función, estar al tanto de sus usos a lo largo del tiempo, comprender sus implicaciones socio-antropológicas y, en suma y sobre todo, tener el mejor conocimiento posible del pasado y su proyección en diversas facetas.

Debemos, pues, reivindicar la Historia en sus perspectivas de Historia política, Historia económica, Historia social, Historia de la técnica, Historia del arte e Historia urbana y urbanística, hasta ahora minusvaloradas en todas las fases del proceso de patrimonialización y en las propuestas de intervención. Los estudios de patrimonio industrial que conocemos participan de los defectos que Gille (1999) denunciaba en sus prolegómenos a una Historia de las técnicas: a menudo se plantean descripciones encerradas en sí mismas, sin inserción en la historia general, que sustituyen la explicación por la narración, mediante una historia de inventos, personajes, objetos e inauguraciones, y con un perfil hagiográfico y chovinista.

Sin un conocimiento profundo<sup>8</sup>, ni la selección ni la intervención acertarán. Y ello solamente es posible con equipos multidisciplinares y con integración de saberes, máxime teniendo en cuenta que la historia de las técnicas tiene una dificultad propia:

7 No en vano, los Principios de Dublín para la conservación de los lugares, construcciones, áreas y paisajes del patrimonio industrial (ICOMOS & TICCIH, 2011) intencionalmente se sirven -de manera recurrente- de la expresión *the industrial heritage structures, sites, areas and landscapes*.

8 La carta de Nizhny Tagil sobre el patrimonio industrial (TICCIH, 2003, 5.II) expone que: “La conservación de los sitios industriales requiere un profundo conocimiento del propósito o los propósitos por los que se construyó, y de los diferentes procesos industriales que tuvieron lugar en él. Esto puede haber cambiado con el tiempo, pero todos los usos anteriores deben ser investigados y evaluados”.

“Si la historia que nos concierne la escribe el técnico profesional, se obtendrá entonces una historia internalista, apta sólo para técnicos. Si la escribe el historiador formado en una universidad de humanidades, dicho historiador podrá decir algo sobre el devenir histórico de la técnica siempre que –y sólo cuando– haya tenido la precaución de acercarse técnicamente al tema. En este segundo supuesto, escribirá una historia externalista. En cualquiera de los casos, se hace difícil profundizar en los temas.”  
(Gille, 1999, p. 18)

Todo estudio de patrimonio industrial debe afrontar el análisis desde diversas disciplinas y enfoques, y debe enfrentarse, cuando menos, a un encuadramiento histórico sistemático, al manejo interrelacionado de los contextos (político, institucional, social, económico, tecnológico y artístico) y al estudio comparado.

Ahora bien, tanto en la Historia como sobre todo en el patrimonio industrial los valores sociales del presente son fundamentales. La construcción histórica se hace con hechos pero ello es sólo posible con ideas, con preguntas, con un punto de vista razonado donde la teoría, los valores sociales y los intereses académicos preceden a la reconstrucción histórica y a la significación identitaria. Es evidente que la Historia se hace –inevitablemente– desde un presente determinado que interviene de diversos modos en la actividad histórica, la cual, sin embargo, no debe proyectar el presente sobre el pasado. Por eso es tan relevante la búsqueda de objetividad e imparcialidad así como la reflexión autocrítica acerca del condicionamiento social de quien trabaja en historia (y lo mismo cabe trasladar a quien trabaja en patrimonio).

Los valores sociales y los fines ideológicos han encauzado el cambio desde la demolición de lo heredado y el olvido voluntario –tabula rasa– hasta la ampliación sin fin del patrimonio (*le tout patrimonial*) (Audrerie, 1997; Choay, 2009). El patrimonio es, como decía Choay (1992), un *concept nomade* que, sin embargo, no deja de ser un buen instrumento para conformar nuestro futuro, si bien es cierto que vivimos en una época caracterizada por una cierta obsesión patrimonial o de la memoria (Nora, 1997; Heinich, 2009), en la que se manifiesta también una tendencia a ampliar, quizá demasiado rápidamente, la noción de patrimonio.

El neologismo *patrimonialisation* no deja de ser un concepto ligado a un fenómeno socio-político del presente: el patrimonio como elemento político (Gravari-Barbas, 1996 y 2005) que influye en el modo de abordar el estudio histórico y la evaluación patrimonial, y que guarda estrecha relación con la apropiación del espacio y su caracterización simbólica, y con la espacialización de las identidades (Neyret, 2004; Gravari-Barbas, 2005; Veschambre, 2007a, 2007b y 2008; Di Méo, 2007).

En todo caso, y a pesar de los problemas señalados, es indudable el incremento de la consideración social del patrimonio industrial. Frente a la generalización del anterior fenómeno destructor que planteaba la reconquista urbana, hoy tiende a considerarse positivamente el aprovechamiento del patrimonio, con una variada casuística que va desde la idea honesta de revitalización o reciclaje de los bienes patrimoniales hasta su utilización como argumento lucrativo a la vez que como mecanismo de coartada para el derribo del conjunto. De esta suerte, como hizo ver Tomas (2000), a medida que se ha engrandecido la consideración social del patrimonio, se ha revalorizado en todos los sentidos el baldío urbano con sus edificaciones aprovechables.

#### 5.4. EL PROYECTO URBANO: ¿PROTEGER Y RECONVERTIR EL PATRIMONIO INDUSTRIAL?

Veschambre (2005) ha afirmado acertadamente que demolición y conservación constituyen las dos caras de un mismo proceso: el de la reinterpretación en el tiempo de la ciudad heredada. En este sentido, en la patrimonialización de los sitios industriales, el perfil y las características de la consideración del patrimonio en los proyectos urbanos se mueve entre:

- Reconversión o recualificación urbana de los baldíos industriales construidos, así como sus resultados en tanto se materializan en restauración/rehabilitación salvaguardando los valores patrimoniales.
- Reciclaje/adaptación, teniendo indirectamente en cuenta al patrimonio industrial desde la perspectiva de integrarlo a las nuevas funciones urbanas aprovechando su imagen (la conservación de elementos icónicos o favorecedores de cierto “ambiente” como factores de marketing).
- Derribo/destrucción, toda vez que lo existente carece de valores patrimoniales significativos y resulta inadecuado a los fines del proyecto. Si bien siguen siendo ciertas las razones de coste y dificultad, en la actualidad, la demolición del patrimonio industrial se basa a menudo en el desconocimiento (intencionado o incompetente) y en la argumentación intencionada (invocando mal estado de las estructuras o inconvenientes de todo tipo para su adecuación).

Si descartamos los baldíos industriales degradados o contaminados, y si nos centramos en los que se localizan en lugares que pueden concebirse como reservas de suelo edificable y contienen construcciones con algún valor patrimonial, estamos ante una clase especial de espacio-proyecto, un lugar pertinente para la intervención en la ciudad postindustrial, que ha de ser construido por sus actores pero también sobre la base de sus relatos y representaciones, y una intervención que se guía en el arranque del presente siglo, según los casos, por el excelso diseño urbano-arquitectónico, el espacio verde equipado, el uso colectivo de los sitios significativos y los criterios más vistosos de respeto medioambiental y patrimonial:

“(...) dans le paysage postmoderne, la friche devient le terrain de la reconquête de la ville par les classes moyennes : valorisation du patrimoine industriel, réaménagement vert ou récréo-touristique, création de nouveaux espaces résidentiels” (Sénécal & Saint-Laurent, 1999, p. 41).

Este arquetipo de espacio-proyecto se caracteriza por la reapropiación de aquellos sitios industriales abandonados donde los atributos de centralidad, accesibilidad o capacidad de integración facilitan la congregación de intereses de diversos agentes urbanos. Así pues, no se trata de intervención pública para paliar problemas sociales, sino de operación de oportunidad con una evidente dimensión económico-inmobiliaria, ya sea intervención privada, público-privada o incluso pública con lógicas privadas. En este caso, lo simbólico entendido como recurso, la mercantilización del patrimonio y la revalorización económica del lugar están muy relacionados; el patrimonio es una forma clara de capital, de manera que puede configurarse también en un argumento de legitimación de la gentrificación y la apropiación del espacio.

En este contexto, en el supuesto de que la perspectiva patrimonial no sea una mera obligación nominal y que se incorpore efectivamente en las políticas

urbanas, los problemas no llegan tanto por la gestión de los monumentos reconocidos con figuras legales como por la del patrimonio del que apenas se sabe algo, y que habría que caracterizar y evaluar.

No es infrecuente, en el caso de los proyectos urbanos en grandes baldíos industriales, que la caracterización/evaluación, la selección y la catalogación se hagan, si es que se hacen<sup>9</sup>, en el momento de pergeñar o desarrollar el proyecto, lo cual, sin duda, mediatiza mucho el resultado.

Por otra parte, cuando un proyecto urbanístico tiene gran entidad nos enfrentamos habitualmente ante una problemática específica: en primer lugar, la plasmación de su necesidad social (decisión política y soporte ciudadano) seguido de la justificación técnica y la factibilidad económico-financiera. En este proceso, resulta muy importante el debate social frente a la propaganda, es decir, el análisis del beneficio global para la ciudad frente a la promoción de la solución presentada como evidente.

Un gran proyecto urbano, en lo que se refiere al patrimonio cultural, debe además atender a los aspectos representativos y simbólicos relacionados con la memoria, la identidad, el valor alegórico y sus iconos y la imagen general, toda vez que el patrimonio industrial desempeña o puede desempeñar un papel de significación del espacio incorporado a la racionalidad urbanizadora.

Debería pertenecer al pasado la voluntad de omisión u olvido, un pasar página que ha sido propio de la transformación de muchos espacios, del mismo modo que resulta hoy también muy insuficiente la solución simplista de salvar de la piqueta el supuesto hito de lo preexistente: bien la esbelta chimenea o la torre de agua (que no dejan de ser un testimonio aparente, enfático y sobre todo barato y poco consumidor de suelo), o bien la destrucción patrimonial acompañada del aprovechamiento de fachadas que sirven de marca testimonial al proyecto arquitectónico. Los macro-proyectos urbanos (los “de autor”, con más responsabilidad que otros) deben superar todo esto, y han de afrontar el reto de la salvaguarda y de la recuperación en sentido amplio<sup>10</sup> del patrimonio industrial.

En términos generales, podría decirse que la reconversión de lugares y elementos del patrimonio industrial se está incluyendo paulatinamente en los esfuerzos públicos para el desarrollo sostenible y la regeneración urbana, por lo cual actuar en los baldíos industriales se ha naturalizado como una necesidad política clara, habiéndose adquirido suficiente experiencia e incluso habiendo alcanzado ésta cierto prestigio. Con todo, y frente a lo antedicho, ha sido insuficientemente tratado el asunto de los baldíos industriales urbanos con valores patrimoniales en lugares y en coyunturas de valorización del suelo.

Con estas dos circunstancias -patrimonio cultural y renta del suelo-, el negocio inmobiliario induce a formar un proyecto urbano con la mayor intensidad y el menor coste, de manera que el papel del patrimonio no puede sino ser marginal, aunque se haya usado como argumento proyectual.

9 A veces lo heredado se empieza a entender como patrimonio a partir de un evento que genera una movilización social o una reacción oficial: desde el cambio de titularidad o el cierre de actividad hasta el mismo proyecto de demolición.

10 Affelt (2004) enumera más de una veintena de *re-type projects* con significados, por supuesto, primarios y poco claros: *rearrangement, re-assembling, reconstruction, recovery, recreation, redevelopment, regeneration, replacement, reinforcement, rehabilitation, re-housing, re-integration, relocation, renovation, repair, replacement, replication, restitution, restoration, retrofit, retro-version, reuse, revitalization*.

## 5.5. ANÁLISIS DE PROYECTOS URBANOS EN TALLERES Y DEPÓSITOS DEL FERROCARRIL

Para aproximarnos a la interrelación práctica de los contenidos de los tres epígrafes anteriores centraremos ahora la exposición sobre grandes proyectos urbanos planteados, en diversas partes del mundo y en el arranque del siglo XXI (en una coyuntura de valorización del suelo), sobre espacios ocupados por las estaciones con instalaciones técnicas ferroviarias (depósitos y talleres generales) que estuvieron ligadas a la tracción a vapor<sup>11</sup>.

La extensión y la centralidad relativa de estas áreas ferroviarias han permitido en muchos casos que hayan sido consideradas, por los planificadores urbanos, como áreas de oportunidad. Algunas están en desuso mientras que otras siguen funcionando, pero a menudo han sido calificadas como baldíos urbanos, es decir, como lugares a clausurar y reconvertir.

Los talleres generales y los grandes depósitos son las más representativas y amplias dependencias industriales del ferrocarril en la ciudad. Junto a otros usos ferroviarios han llegado a conformar extensos recintos, de modo que cuando han sido pensados como espacios de oportunidad urbanística, han podido formarse macro-proyectos. Su titularidad suele recaer en grandes compañías con una relevante capacidad de influencia y de negociación con las administraciones, de modo que, en alianza con éstas, nada impide alterar el planeamiento urbano para poder proceder a la gran reconversión.

Son, en general, espacios con mucho patrimonio industrial, aunque poco reconocido y poco estudiado, aun siendo el ferrocarril uno de los mundos sectoriales más trabajados dentro de este campo.

En algunas ciudades, por razones bien diversas, estas instalaciones han llegado hasta la actualidad, y en los últimos años se han visto sujetas a grandes proyectos. Aparte de tantas demoliciones masivas, sobre todo en las grandes ciudades, hay casos significativos de actuación, mejores y peores, tanto en depósitos (Derby, Béthune, La Plaine Saint-Denis, Bongraine-La Rochelle, Toronto, Burgos...) como en talleres (Swindon, Savannah, Angus-Montreal, Stratford-Londres, Midland-Swan...). En esta aportación, exponemos siete casos actuales de grandes proyectos urbanos para siete espacios ferroviarios con talleres generales y con patrimonio industrial, en las ciudades de Sídney, Sacramento, Bolton (Gran Mánchester), Aguascalientes, Arlés, Dublín y Valladolid.

Los recintos ferroviarios de Sídney-Eveleigh, Sacramento, Bolton-Horwich, Aguascalientes y Arlés son baldíos industriales desde hace varias décadas, mientras que los de Dublín-Inchicore y Valladolid son instalaciones aún en funcionamiento pero susceptibles de ser cerradas o trasladadas. En los siete casos hay proyectos urbanísticos, de índole diferente, donde el control público es claro y donde el patrimonio ha sido diferencialmente estudiado y desempeña un papel distinto.

---

11 Ver Lalana (2007 y 2011) para una aproximación a estos dos tipos de instalación técnica ferroviaria.

### 5.5.1. Sídney: patrimonio industrial versus centralidad en una gran ciudad

En los espacios ferroviarios de Sídney (Nueva Gales del Sur -NSW-, Australia)<sup>12</sup> se vienen planteando diversos proyectos de renovación urbana, desde el área de *Central Station*, pasando por *Redfern Station*, hasta los confines de los *Eveleigh Railway Workshops*. Los talleres generales de Eveleigh, que entraron en servicio en 1887 y fueron cerrados en 1989, ocupan 40 ha a ambos lados de las vías de la *Main Southern railway line* (Sídney-Albury, hacia Melbourne), con los talleres de máquinas al sur y los talleres de coches y vagones al norte.

*Redfern-Waterloo Authority* realizó estudios, anteproyectos y planes desde 2004 hasta 2012<sup>13</sup>, y después pasó a dirigir la planificación de la agencia estatal *Sydney Metropolitan Development Authority*, convertida en 2013 en *UrbanGrowth NSW*<sup>14</sup>, sujetándose a las directrices municipales de Sydney 2030 y a las del gobierno de NSW de *A Plan for Growing Sydney*. La administración pública ha considerado desde el principio que los talleres de Eveleigh son un conjunto singular del *NSW State Heritage Register*, y por lo tanto un lugar de salvaguarda patrimonial.



Fig. 5.1. Eveleigh Railway Workshops: área de nueva centralidad en Sídney.

Fuentes: Central to Eveleigh (UrbanGrowth NSW) y Redfern-Waterloo Authority.

El macro-proyecto denominado *Central to Eveleigh Urban Renewal and Transport Program* es uno de los cinco programas de renovación/rehabilitación urbana, con criterios de *Transit Oriented Development*, de la corporación *UrbanGrowth NSW*; un programa anunciado en 2013 por el gobierno neosurgalés, con estudios y consultas en 2013-2015, y aprobación en 2016 de su *Urban Transformation Strategy* y de los primeros planes de desarrollo por recintos.

El programa de transformación urbana de *Central to Eveleigh* es un gran proyecto de regeneración urbana a treinta años que transformará paulatinamente

12 Gran ciudad australiana, la más populosa del país, con casi 5 millones de habitantes, y capital del estado australiano de *New South Wales -NSW-*. La zona ferroviaria de Eveleigh se encuentra entre los *State Suburbs* de Redfern, Darlington y Waterloo, inmediatamente al sur del centro comercial y de negocios y de la terminal ferroviaria de Sídney, *Central Station*.

13 Fue creado un *Redfern Waterloo Heritage Taskforce* que trabajó de 2009 a 2011. Poco después, entre todos los documentos preparados para la *Redfern-Waterloo Authority*, ha destacado por lo que respecta al patrimonio industrial, *Eveleigh Railway Workshops, Interpretation Plan & Implementation Strategy*, de 2012.

14 *UrbanGrowth NSW* es una agencia de transformación urbana del gobierno de Nueva Gales del Sur: una *State Owned Corporation*, fundada en 2013, que ha integrado y reenfocado la antigua *Land Commission of NSW -Landcom-*, creada en 1976.

unas 80 ha, tanto terrenos públicos en desuso como espacios urbanos en torno a la banda de ferrocarriles entre *Central Station*, *Macdonaldtown Station* y *Erskineville Station*, es decir, en un corredor de tres kilómetros al sur-suroeste del centro comercial y de negocios de Sídney, que incluye ocho espacios diferenciados: *Central Station precinct* (centro de actividades y comercio especializado a modo de ampliación del *central business district of Sydney*), *Redfern Station precinct*, *Lawson Street to Cleveland Street*, *Redfern Estate & Waterloo Estate*, *North Eveleigh*, *Australian Technology Park*, *South Eveleigh* y los terrenos públicos de las líneas férreas y su vuelo.

Tres de estas ocho áreas de *Central to Eveleigh* afectan directamente a los *Eveleigh Railway Workshops*. Al norte, el área de *North Eveleigh* se dedicará fundamentalmente a espacio residencial cercano al centro de la ciudad y a la Universidad de Sídney, bien servido con transporte público, equipamientos y amplios espacios públicos. Al sur, el recinto de *South Eveleigh* se convertirá en un espacio principalmente residencial en torno a un parque, incorporando vivienda libre y de interés social en una amplia gama de edificaciones. Al este de *South Eveleigh*, está el *Australian Technology Park –ATP–*, ideado en 1991 como un parque tecnológico urbano centrado en la innovación, así como en los servicios y equipamientos<sup>15</sup>, que fue inaugurado en 1996, donde se excluye el desarrollo residencial y se pone en valor el patrimonio industrial.

En el ATP han sido rehabilitados a lo largo de este siglo la *Work Manager's Office*, varias de las 15 naves contiguas del gran *Locomotive Workshop*, el *New Locomotive Shop*, la torre de agua y un gran elenco de maquinaria y utillaje (todo ello recogido en el *Section 170 Heritage and Conservation Register*), así como el *Large Erecting Shed*, en principio fuera del ATP. En *North Eveleigh*, donde están las diez naves contiguas de los *Carriage and Wagon Workshops*, el *Paint Shop*, dos carros transbordadores, el *Chief Mechanical Engineers Office Building*, el *Scientific Services Building*, el *Clothing Store* o el *Blacksmith's Shop*, la mitad de esta concentración de edificaciones será recuperada.

En el desarrollo de este programa los valores patrimoniales han sido relativamente bien estudiados y se ha manifestado la voluntad de conservación, tanto en las propuestas como en las rehabilitaciones efectuadas.

En ATP existe una estrategia de salvaguarda, un plan de acción y una gestión de activos patrimoniales, si bien para el resto de los *Eveleigh Rail Yards* no está tan claro el proceso, y la clave parece ser la transformación con cierta densidad.

El patrimonio industrial, en definitiva, es objeto claro de protección y, sobre todo, una clave del proyecto urbano, al igual que viene ocurriendo con los también australianos *Midland Railway Workshops* (Swan, área metropolitana de Perth).

A pesar de tratarse de operaciones de renovación urbana en una gran ciudad, han tenido cierto peso la participación social y la presión cívica, se han hecho estudios históricos y sociológicos, se han tenido en cuenta los valores patrimoniales, la imagen y lo testimonial, y se está procurando incorporar a la ordenación urbanística el patrimonio industrial.

---

15 En 2000, la gestión del parque fue transferida al gobierno neosurgalés y se ha desarrollado como un potente parque tecnológico, de manera que acoge a un centenar de sociedades y unos 5.500 trabajadores. En 2016 *UrbanGrowth NSW Development Corporation* ha vendido *Australian Technology Park Sydney Limited* a un consorcio privado encabezado por *Mirvac Group*, con el fin de poder financiar inversiones en infraestructura de transporte del programa *Central to Eveleigh* (sobre todo *Redfern Station* del *Rail Corporation New South Wales –RailCorp–* y *Waterloo Station* del *Sydney Rapid Transit*).

Posiblemente lo histórico y lo identitario desempeñan en Australia un papel más relevante que en otros países, pero lo cierto es que en Sídney se está teniendo en cuenta el patrimonio industrial desde una visión positiva como herencia y como recurso... y también con la gentrificación formando parte intrínseca de la propuesta.

### 5.5.2. Sacramento: un plan ambicioso para un baldío que integra una *historic site protected*

En la ciudad de Sacramento (California, Estados Unidos)<sup>16</sup> rige el *Sacramento Railyards Specific Plan* (2007), que ha sido asumido por el *2030 General Plan* aprobado en 2009 y por el *2035 General Plan* aprobado en 2015. Es un macroproyecto urbano para un gigantesco recinto ferroviario que acogía los talleres generales más importantes al oeste del Mississippi, los del *Southern Pacific Railroad*, vinculado al famoso ferrocarril transcontinental *Central Pacific Railroad*.

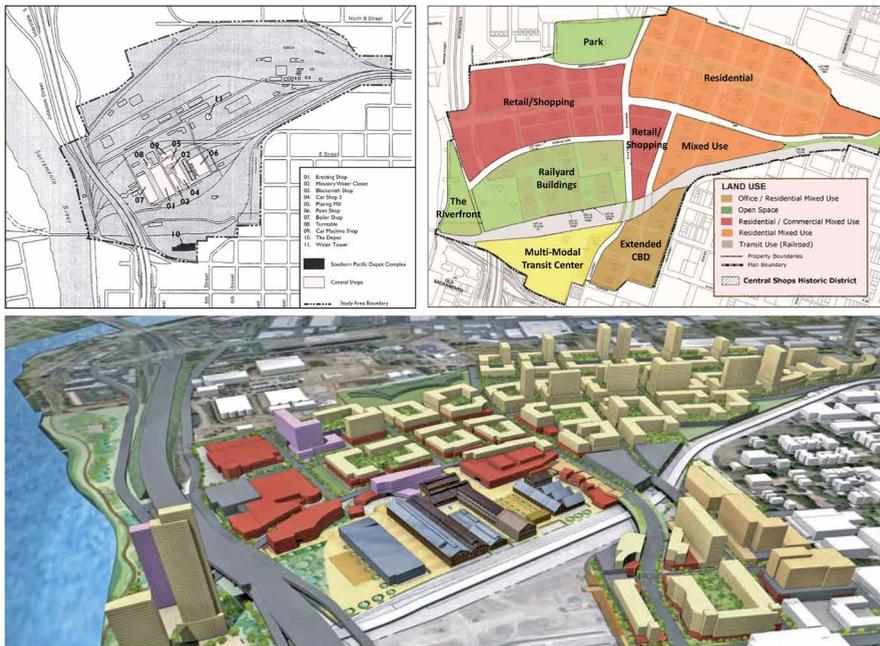


Fig. 5.2. Sacramento, Railyards Specific Plan, 2007. Fuente: Sacramento City Council.

Se trata de un emprendimiento público-privado en régimen de *collaborative planning*, con suelos de titularidad municipal y sobre todo privada, en manos de una gran entidad promotora inmobiliaria (tras la venta realizada por el último titular ferroviario, *Union Pacific Railroad*), para realizar un proyecto considerado uno de los *Central City Redevelopment Projects*, ya que desde 1993 los *Southern Pacific Railyards* fueron incluidos como *Special Planning District* dentro del ámbito del *Central City Community Plan*. De ahí que en 1994 y posteriormente en 2007 el *Sacramento City Council* aprobase el *Railyards Design Guidelines* y el *Sacramento Railyards Specific Plan*, cuyos datos principales son: de diez a doce mil viviendas,

16 Sacramento es una urbe mediana en un municipio de poco menos de medio millón de habitantes, dentro de una aglomeración de más de dos millones. Situada en el Valle Central de California, es la capital del Estado.

más de 213 mil m<sup>2</sup> de oficinas, más 120 mil m<sup>2</sup> de comercio minorista, 1.100 camas de hotel, más de 45 mil m<sup>2</sup> de usos mixtos, más de 45 mil m<sup>2</sup> de usos histórico-culturales y más de 18 ha. de zonas verdes, para un predio que es un enorme baldío industrial de 98 ha; un espacio enclavado por las vías del ferrocarril, por las infraestructuras viarias (tanto autopistas urbanas en viaducto como las calles) y por el río Sacramento, al norte del centro histórico de la ciudad de Sacramento y al norte-noroeste del distrito central de negocios.

La capital californiana es una *railroad town*. Además de su reconocido museo del ferrocarril junto a Old Sacramento, quedan en pie en los *Railyards* las edificaciones más relevantes de los talleres principales y del depósito, con sus vías y construcciones, es decir, nueve de los cincuenta edificios y estructuras existentes en 1999, el año de su cierre. Se trata del núcleo de los *Railyards*, por relevancia ferroviaria, histórica y constructiva, con las estructuras documentadas por el *Historic American Engineering Record*, que han de constituir el futuro *Central Shops District* de la gran operación urbana.

Se trata, pues, de un *historic site* de reconocida significación histórica e identitaria, con valores culturales y estéticos, y el sello tangible del carácter ferroviario de la capital, por sus estructuras pero sobre todo por su valor como conjunto industrial.

El *Sacramento Railyards Specific Plan* se considera una oportunidad para un urbanismo menos insostenible que el habitual en los Estados Unidos, como un *urban infill site* que se aleje de los patrones del *suburban sprawl*, de forma que se plantea una densidad media, una mixtura de usos y un tratamiento *Transit Oriented Development*. Un ambicioso proyecto urbano que debe materializarse como una *transportation, entertainment, cultural, business and residential Mecca*, aprovechando lo que el plan general considera un *redevelopment area surrounding the Central Business District*.

En definitiva, el plan habilita un crecimiento urbano de gran entidad que intenta proporcionar a la vez calidad de vida con densidad urbana y un polo atractivo al modo de una *up-town* en el sentido de zona residencial de alto valor. Se aprovecha de este modo la proximidad al *downtown* y a Old Sacramento, así como la oportunidad de una estación intermodal y de un vetusto lugar característico (*celebrates the historic significance*).

Tras la aprobación del *Railyards Specific Plan* en 2007, y mientras se han desplegado los diseños urbanísticos por sectores y se han ido superando los procedimientos administrativos, han sido también planteados diversos cambios, como por ejemplo la ubicación de un estadio de fútbol. A pesar de todo ello, lo fundamental en materia de ferrocarriles sigue estable: crear un centro de transportes en el área de la estación (cuyo edificio de viajeros está inscrito en el *National Register of Historic Places*) y recuperar el conjunto patrimonial, los *historic Central Shops buildings*, creando un área de equipamiento administrativo, cultural y de ocio: "*a heritage tourism draw and as inspiration for a mix of uses that will help to create a culturally-vibrant, urban community*".

De este modo, por un lado, la estación ferroviaria *Sacramento Valley Station* debe convertirse en un gran centro intermodal de viajeros y en el foco principal del *Depot District*. Por otro lado se subraya el *Central Shops Historic District*, una concentración de equipamiento público y privado de nivel ciudad, rehabilitando y aprovechando los elementos del patrimonio industrial ferroviario. Por ejemplo, se prevé una sede judicial y un museo a instalar en dos de los edificios históricos (*Railroad Technology Museum*).

Toda vez que quedan en pie las naves más interesantes de los talleres, su rehabilitación integrada permitiría cuidar sus interrelaciones y los espacios en los que se inscriben, incluidos patios, vías y carro transbordador, todo lo cual habrá de conformar un sitio patrimonial regenerado.

En definitiva, debe señalarse que se ha estudiado con esmero el patrimonio industrial y que, ante la gran disponibilidad de espacio y los valores patrimoniales caracterizados, se ha optado por el criterio de salvaguardar ampliamente el núcleo principal de los talleres, lo que permitirá formar un lugar característico e insólito en la capital, de equipamiento urbano y atractivo para las actividades de ocio y comercio.

### **5.5.3. Horwich: un proyecto desarrollista que reduce la *conservation area* a un *heritage core***

En el municipio inglés de Bolton (Lancashire, Reino Unido)<sup>17</sup> se encuentran los *Horwich Locomotive Works*, ubicados en el área de Horwich and Blackrod. La actuación urbanística afecta a un área de 76,5 ha., ocupada principalmente por los antiguos talleres de locomotoras de Horwich, levantados entre 1884 y 1892, con todos sus edificios dispuestos de manera longitudinal respecto a las vías, una disposición muy poco habitual en su época, por lo que tanto su diseño como su sistema de organización del trabajo se difundieron en numerosas revistas europeas y norteamericanas, en el contexto de los grandes cambios en los procesos industriales de este periodo, unidos a los de ampliación y modernización de este tipo de instalaciones en todo el mundo.

Tras el cierre de los talleres, en 1983, y la venta parcial y paulatina emprendida por *British Rail Engineering Limited*, la propiedad está hoy fragmentada. Con todo, en 2008, dos grandes sociedades promotoras y propietarias de suelo formaron una *joint venture*, *Horwich Vision Ltd.*, que firmó en 2010 un acuerdo de cooperación con el *Bolton Council* para la regeneración de los *Loco Works*, habilitando la posibilidad de expropiación, puesto que parte de los antiguos talleres mantuvieron diversos usos industriales.

En 2003, el ayuntamiento publicó un documento expresando la intención de implantar, en este espacio, un campus de conocimiento y un parque empresarial de alta calidad, aunque no tuvo efecto. En 2005, el *Bolton's Unitary Development Plan* determinó que los usos de los edificios existentes de los *Loco Works* debían ser destinados a actividades económicas, y en 2006 los *former works buildings* fueron designados por el ayuntamiento como área de salvaguarda, publicando el *Conservation Area Management Plan* en 2007. Se conservaban entonces la mayor parte de los talleres, si bien con alteraciones debidas a los nuevos usos, ya que de los veinte edificios históricos en el área de conservación, alrededor de quince estaban en uso activo comercial/industrial.

El *Conservation Area Management Plan* caracterizaba al conjunto como una serie de edificaciones alineadas y apretadas formando su carácter espacial mediante éstas y el patrón de cuadrícula que proporcionaba espectaculares vistas largas y estrechas a lo largo de enmarcados cañones entre los edificios. Y precisaba que se necesitaban nuevos usos viables para todas las estructuras importantes dentro del área de conservación, clasificando las edificaciones por su contribución al carácter

---

<sup>17</sup> Bolton es un municipio del *North West* de Inglaterra, con unos 277 mil habitantes a unos 17 kilómetros al noroeste de Mánchester y uno de los diez que conforman el *Greater Manchester*, con 2,682 millones de habitantes.

del área (14 positiva, 8 neutra y 4 negativa), y tomando como referencia de buena práctica la reconversión de los talleres de Swindon<sup>18</sup>. Se prohibía la demolición de cualquier edificio, salvo que se demostrara su inviabilidad económica y su falta de contribución al esquema planificadorio.

En 2008, el ayuntamiento presentó su avance de la *Bolton's Core Strategy*, donde se determinaba que habría de asegurarse el renacimiento de los *Horwich Loco Works* como un vasto *housing estate*, dotando al sitio de alta calidad y sostenibilidad para disponer un barrio animado de uso mixto: "*the council wished to see the Loco Works regenerated in a way that maximised economic, environmental, heritage and social benefits*".

En 2009 aprobó 16 documentos del *Local Development Framework de Bolton*, como el *Local Development Scheme*, y en 2010 varios más, como el *Background Document BD8 - Horwich Loco Works*. En éste se señalaba al patrimonio claramente como una limitación (*constraint*), decidiendo la conservación limitada de algunos edificios del *Conservation Area Management Plan*, y dejando sólo un *Heritage Core* que formaría un espacio cívico. Ello fue posible, además, porque *English Heritage* informó que los antiguos talleres no cumplían los criterios de inclusión en la lista de bienes protegidos, anotando sorprendentemente su *utilitarian design*, su insuficiente *group value*, sus alteraciones y ampliaciones, y la carencia de maquinaria, aunque por el contrario sí se acabó incluyendo en la *National Heritage List for England* la escultura de mármol *War Memorial at the Former Horwich Locomotive Works*, en el borde del recinto ferroviario.

En 2011, el ayuntamiento insistía retóricamente en su planificación local que el redevelopment del sitio debía reflejar la importancia histórica de los talleres ferroviarios, al tiempo que el definitivo *Bolton's Core Strategy* y su *Supplementary Planning Document* dictaban el desarrollo de un ámbito de uso residencial y de actividad económica. De hecho, la política patrimonial se redujo al *reuse of key buildings*, destruyendo el resto con el leve y ridículo gesto de la disposición alineada de las nuevas construcciones en el sitio, recordando la distribución longitudinal de los talleres.

El *Heritage Core* ("instalaciones comerciales, sociales y comunitarias distribuidas alrededor de una plaza central con un carácter arraigado en el patrimonio y la historia del sitio") se reduce realmente a cuatro edificios dentro del área de conservación, los más cercanos a la entrada al recinto. Es decir, no sólo se derribarían las 12 edificaciones de impacto neutro o negativo, sino también 10 de las 14 que fueron caracterizadas como aportadoras de una contribución positiva al carácter del área (*buildings of significance*), precisamente las más grandes y directamente relacionadas con las locomotoras.

*Horwich Heritage Society* ha aceptado también el proyecto, aun afirmando que se trata del conjunto más completo de talleres generales de máquinas que quedan en el Reino Unido y que el propio núcleo de Horwich se explica por la llegada del *Lancashire and Yorkshire Railway*. El hecho de que algunos edificios pudieran salvaguardarse se consideraba un éxito en tanto en cuanto se aceptaba el peso de las dificultades de rehabilitación y reuso.

---

18 El *Horwich Locomotive Works Conservation Area Management Plan* consideraba al caso de Swindon un exitoso parque de negocios, con oficinas, tiendas, ocio, hostelería, museo y archivo, sin uso residencial ni industrial en el área de conservación y con conexiones peatonales y limitación de vehículos. Lo que no decía era que la inmensa mayoría de los *Swindon Works*, que fueron uno de los talleres ferroviarios más grandes del mundo, fue destruida antes de su *roussification*.

El proyecto que *Horwich Vision* acordó con *Bolton Council* consiste en la regeneración de un apócrifo *brownfield site* de 76,5 ha, la creación de una *new town* o un *massive housing estate* para una nueva comunidad (que podría ser llamada *Rivington Chase*) que contaría además con actividades para 1.350 empleos.

El *Overall Masterplan* de los *Horwich Locomotive Works* de 2014 afecta a 45 ha. de suelo para uso residencial (1.700 casas en los sectores norte y este) y actividades económicas (17.500 m<sup>2</sup> en 8 ha. en el sector suroriental), incluyendo la descontaminación y la restauración paisajística en unas 20 ha para accesos y espacios abiertos (estanques, cursos de agua, áreas de juegos y dotaciones).

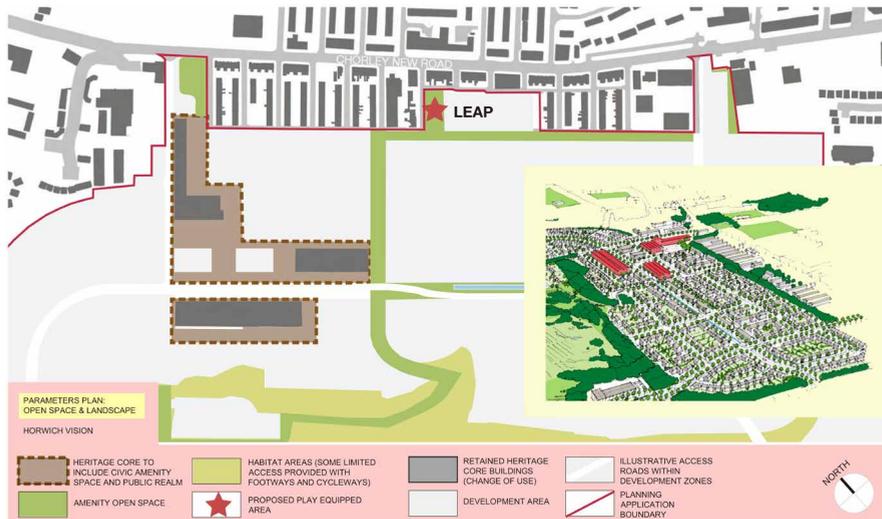


Fig. 5.3. El *Heritage Core* en el *Horwich Loco Works Masterplan*, 2012, y en el *Rivington Chase Development*. Fuentes: *Horwich Vision* y *Bolton Council*.

En 2015 *Bolton Council* ha concedido el permiso para construir los accesos y para la actuación del *Conservation Area Regeneration Project*, es decir para la demolición de todas las edificaciones y la rehabilitación y cambio de uso de las cuatro del *Heritage Core*, donde está previsto el desarrollo de 10.800 m<sup>2</sup> de uso mixto para comercio, oficinas, restaurantes y cafeterías, 2.250 m<sup>2</sup> de equipamiento comunitario, así como 1.000 m<sup>2</sup> de un market place y un hotel de 100 camas (en total: 17.705 m<sup>2</sup>).

No se ha optado por la rehabilitación en general porque la perspectiva dominante económico-privada no admite lo que denominan el *conservation deficit*, es decir, que el valor económico tras la rehabilitación no supere a todos los costes. Así pues, el desafío del reuso de los masivos talleres victorianos se ha visto frenado en seco y rechazado por una visión convencional del desarrollo: el reconocido perjuicio patrimonial es considerado oficialmente como un daño compensado por los beneficios públicos que ha de generar el proyecto.

El *heritage core*, en fin, no es sino un testimonio residual de lo que fueron los importantes *Loco Works* de Horwich. Es cierta la gran dificultad del reuso pero más cierta es aún la decisión de la demolición y su sustitución por parques residenciales.

#### **5.5.4. Aguascalientes: el reto de convertir un complejo ferrocarrilero en gigantesco equipamiento público**

En la ciudad mexicana de Aguascalientes (Aguascalientes, México)<sup>19</sup>, el Estado homónimo es titular, responsable y actuante de una gran actuación de rehabilitación a largo plazo del patrimonio industrial ferroviario.

Se trata de una gran estación completa, fuera de categoría, del cambio de siglo del XIX al XX. Un amplísimo espacio de unas 88 ha -hoy enclavado en la aglomeración urbana- que acogía a más de ochenta edificaciones, con 140 mil m<sup>2</sup> construidos.

El patrimonio industrial del conjunto ferroviario es muy amplio y significativo, incluso estuvo incluido en la Lista Indicativa del Patrimonio Mundial<sup>20</sup> de México, y es nítido el mandato sobre su protección y rehabilitación, que sin duda debe ser el núcleo de la actuación pública.

Estamos, en efecto, ante una operación de control público con la obligación de utilidad pública. El titular y promotor es el Estado de Aguascalientes mediante un organismo paraestatal denominado “Fideicomiso Complejo Tres Centurias” -FICOTRECE-, creado en 2003, con un contrato de fideicomiso con la banca privada. El “Complejo Ferrocarrilero Tres Centurias” es la marca de un gran proyecto que surgió en el año 2000, a raíz de tres documentos de naturaleza pública: el Plan de Desarrollo Urbano de Aguascalientes PDU 1998-2004 (sin una estrategia clara y sin ordenación general, pues se remitía a ulteriores trabajos estratégicos), del Plan Estatal de Desarrollo Urbano 2000-2020 y sobre todo del Acuerdo del Estado de Aguascalientes con los Ferrocarriles Nacionales de México para la adquisición y donación del recinto ferroviario con la finalidad global de su uso público<sup>21</sup>.

Se ha generado posteriormente el Plan Maestro del Complejo Ferrocarrilero Tres Centurias, que no es de acceso público, ni siquiera sirviéndose de lo prevenido en la ley de transparencia, y que apenas conocemos por varios planos y referencias indirectas. El reglamento de operación para el uso y conservación del FICOTRECE, de primero de junio de 2009, decía del plan maestro que: “es el proyecto urbanístico autorizado del desarrollo total del Complejo Tres Centurias, incluyendo sus áreas comunes; y el cual de igual manera es susceptible de cambios que serán determinados por el comité técnico del Fideicomiso”. Este plan oscuro y “flexible” fue en realidad desautorizado por el objetivo de “auto sustentabilidad económica” del organismo público FICOTRECE y por los reglamentos operativos que lo regulan, aprobados en 2009.

Y es que, además de las restauraciones/rehabilitaciones para usos públicos, se ha proyectado la creación de lugares e instalaciones de uso cívico-social, deportivo, cultural y turístico, aunque para contribuir a su financiación han sido incluidas también ocho torres e instalaciones anexas, que han de acoger los usos de la administración pública (sedes y oficinas) y diversos usos terciarios (donde

19 Aguascalientes es una ciudad de unos 800 mil habitantes en el municipio y un millón en la zona metropolitana. Es una urbe mediana en la escala mexicana, situada en la región de El Bajío. Su conjunto histórico forma parte del “Camino Real de Tierra adentro”, declarado patrimonio mundial en 2010.

20 Desconocemos las razones de su salida de la Lista Indicativa, algo que también ha ocurrido con el Parque Fundidora de Monterrey o La Constancia Mexicana de Puebla.

21 Téngase en cuenta que los terrenos fueron cedidos en el siglo XIX por el Estado de Aguascalientes a la compañía ferroviaria. Los Ferrocarriles Nacionales de México accedieron a revertir el complejo ferrocarrilero al completo con la condición de que fuese un gran equipamiento, no una urbanización sustitutoria, garantizando el uso público y el respeto a los derechos de los ex ferrocarrileros en el disfrute de sus instalaciones.

destacan dos centros de negocios, dos clínicas, un centro de convenciones, un hotel, un centro comercial, espacios comerciales y de ocio, y bancos y servicios corporativos), si bien sin renunciar a la propiedad pública del suelo.

Precisamente la introducción de estos usos guarda estrecha relación con la búsqueda de una casi obligada autofinanciación del proyecto. Los usos lucrativos han de financiar en adelante las rehabilitaciones y los usos no lucrativos, lo cual es sin duda un riesgo mayúsculo (Santos, 2016).

Con todo, el Programa estatal de desarrollo urbano 2010-2030 no se desvincula del macro-proyecto y dicta en su apartado de recreación que “se consolidará el espacio-terreno de los talleres del ferrocarril como proyecto cultural, recreativo, comercial y ecológico” y en su apartado de patrimonio establece nada menos que “decretar (sic) como patrimonio mundial los inmuebles históricos y artísticos catalogados por el INAH, ubicados dentro del Complejo Ferrocarrilero Tres Centurias”.



Fig. 5.4. Aguascalientes, Plan maestro del Complejo Ferrocarrilero Tres Centurias, 2009.

Fuente: FICOTRECE.

En cuanto a la consideración del patrimonio industrial en el macro-proyecto, en una primera actuación fueron demolidos el depósito de locomotoras y la estación de clasificación (la "casa redonda" y el "patio de maniobras") mientras se preservaba el edificio de viajeros, el muelle de mercancías, el hospital y el área habitacional o barriada de ferroviarios, dejando los antiguos "talleres sistemales" en situación expectante y emprendiendo la restauración de los suelos contaminados.

Fueron después construidos varios viales importantes de conexión y se han rehabilitado diversas edificaciones históricas: el área de los edificios de viajeros y mercancías para Museo Ferrocarrilero y Plaza Tres Centurias, el taller de montaje como lujoso equipamiento multiuso (Espacio multimodal "Taller de locomotoras"), el almacén general como escuela de danza y la central eléctrica ("casa de fuerza") como biblioteca.

Así pues, una vasta operación de rehabilitación patrimonial –mejor intencionada que documentada<sup>22</sup>–, acompañada de la creación de zonas verdes,

22 Por supuesto, sí ha sido documentado el patrimonio, mediante el "Catálogo General de Edificios del Complejo Ferrocarrilero" con la participación del Instituto Nacional de Antropología e Historia, pero

lugares deportivos y espacios públicos, podría verse contrarrestada por el efecto perverso del principio de autofinanciación, algo que aún no se ha materializado. A pesar de las limitaciones técnicas y financieras del proyecto general y del escaso grado de conocimiento del patrimonio industrial existente, se está procediendo paulatinamente a una grande y meritoria operación rehabilitadora.

#### **5.5.5. Arlés: un controvertible proyecto estratégico de *requalification de la friche SNCF***

En Arlés (Provenza, Francia)<sup>23</sup> se está tratando de adecuar y dar uso en el presente siglo a un recinto patrimonial enclavado en la ciudad, los talleres generales ferroviarios puestos en servicio en 1856 para la línea de Aviñón a Marsella, que llegaron a ocupar a dos millares de trabajadores y que fueron cerrados en 1985.

El recinto de los talleres generales, cuya entrada principal apenas está a unos pocos cientos de metros de la ciudad histórica, se encontraba atravesado por la línea general de París a Marsella. El sector oriental (3 ha) se ha reconvertido desde el año 2000 en un centro de servicios y de educación superior, rehabilitando varias de las naves preexistentes para los centros educativos y para residencia universitaria. El sector occidental (11,3 ha), es un recinto donde, desde 2006, está en proceso de construcción un conjunto cultural y formativo vinculado con la imagen (nueva sede de la *École Nationale Supérieure de la Photographie*, de la casa editorial *Actes Sud*, de *Les rencontres de la photographie...*).

Tras un protocolo de acuerdo de 2005 entre la Región y el Municipio, en el 2006, cuando los talleres cumplieron su sesquicentenario, el sector oeste del baldío industrial fue adquirido por la administración regional y fue aprobada su ordenación y recualificación como *Grand Projet d'Intérêt Régional*, pensada oficialmente como un *projet global de renouvellement urbain*.

Los talleres de Arlés fueron incluidos en 2005, a modo de *opération d'urgence*, en el *Inventaire général du patrimoine culturel de la Direction Culture et Patrimoine de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur*, donde se identificaron y estudiaron el propio conjunto y 16 bienes patrimoniales.

Mediante una *Zone d'Aménagement Concerté*, la llamada *ZAC des Ateliers*, se ha planteado un gran proyecto urbano estructurante, con el propósito de disponer de un gran equipamiento de investigación, producción y difusión cultural centrado en la fotografía y la creación gráfica digital, con la intención de alcanzar el estatus de polo cultural, ciudad creativa y ciudad digital, así como disponer de un motor de desarrollo de la economía cultural. Aunque, eso sí, incorporando también espacios productivos, oficinas, espacios comerciales, espacios de ocio (cine, teatro, restauración...) y hotelería, así como un parque de 2,5 ha, un estacionamiento para mil vehículos y 260 alojamientos, principalmente para estudiantes.

En el mismo 2006, se formuló un *Schéma d'intention d'Aménagement de la ZAC des Ateliers*, y poco después se procedió a la demolición de una parte de las construcciones ferroviarias, justificada por los efectos del incendio de 1985 en los talleres de montaje y forja, así como a una intervención de aislamiento y recuperación del edificio de mayor tamaño (5000 m<sup>2</sup>), el taller de montaje y calderería, convertido en lugar de exposiciones tras su rehabilitación en 2007

---

no así la comprensión del conjunto y ni tampoco la evaluación.

<sup>23</sup> Pequeña ciudad fundada en la antigüedad cuyo municipio acoge a 52 mil habitantes, perteneciente al departamento provenzal de Bocas del Ródano. Su centro histórico fue declarado *secteur sauvegardé* en 1966 y Patrimonio de la Humanidad en 1981.

con el nombre de *La Grande Halle*<sup>24</sup>. Así, comenzaron las intervenciones sin una estrategia consolidada ni un conocimiento profundo del conjunto.

Entre 2010 y 2013, se cerró el proyecto definitivo, de financiación público-privada surgida de la concertación entre la administración pública (municipio, departamento y región, siendo el concesionario de la ZAC *la Agence régionale d'équipement et d'aménagement Provence-Alpes-Côte d'Azur*) y una pujante fundación privada (*Fondation LUMA*).

Ha sido, pues, lanzado el plan director del *Parc des Ateliers*, que despliega diversas actuaciones del proyecto del complejo cultural Luma, con la marca *Luma Arlés*. Por un lado, una ordenación paisajística en varias secuencias, de mucha calidad en sí mismas pero ajena a la memoria del conjunto industrial, porque obvia por completo las antiguas funciones ferroviarias, los procesos y las imágenes preexistentes (por lo cual inhabilita su interpretación). Por otro lado, prevé la rehabilitación de cinco edificaciones (*Maison du Projet, Atelier des Forges, Atelier de Mécanique, Magasin électrique & Atelier de la Formation*), y finalmente el chocante *Bâtiment Ressource du Parc des Ateliers*, una torre de 56 metros de altura en 3 piezas (zócalo, rotonda y torre), un jalón de arquitectura en acero inoxidable, que, además de estar de todo punto fuera de escala, genera voluntariamente, como obra contemporánea de autor, una ruptura paisajística, morfológica y de materialidad. Además de ser un hito en la ciudad, acogerá entre otros usos a un centro formativo, una residencia de artistas y varias salas de exposiciones.



Fig. 5.5. Arlés, Proyecto "Parc des Ateliers". Fuente: Fondation LUMA.

Puede decirse que este proyecto en marcha, aunque ha estudiado la cronología histórica de los talleres y ha analizado su arquitectura, ha apreciado superficialmente los valores del patrimonio industrial ferroviario, y además ha interpretado el gran patrimonio cultural de la ciudad de un modo discutible. No se ha pensado en la salvaguarda del conjunto de los talleres sino en la rehabilitación de edificios, y se ha buscado el efecto de arrastre de un proyecto emblemático de arquitectura contemporánea que pretende reproducir una especie de "efecto Guggenheim" mediante un inmueble de gran altura, un *bâtiment phare* que encarna manifiestamente la reconquista del lugar en la ambición de generar un polo internacional de la imagen, y ello a pesar de su impacto en la ciudad histórica (de hecho recibió en 2011 un dictamen desfavorable de la *Commission Nationale des Monuments Historiques* que finalmente sólo ha logrado convertir dos torres en una y al menos desplazarla al borde del recinto) y en el patrimonio industrial ferroviario, que, aun rehabilitado en buena parte, sólo sirve de acompañamiento y de coartada cultural.

24 Obra calificada de audaz porque en la cara norte de la cubierta se ha creado una pantalla digital enorme, de 2.800 m<sup>2</sup>, y en el piñón oeste se ha incrustado una malla de vidrio y metal que supuestamente es un símbolo de la memoria obrera como antiguo taller de calderería. Eso sí: han tenido el acierto de conservar los dos puentes-grúa, rehabilitando el puente grúa de 20 toneladas para su posible uso en montajes y desmontajes de exposiciones y *performances*.

En Arlés, tras el cierre de los talleres, se produjo inicialmente un incendio y la demolición de una parte del patrimonio ferroviario, más tarde se produjo la rehabilitación del taller de calderería-montaje, después se procedió al inventariado de los talleres como patrimonio cultural y, por último y contradictoriamente, se está desarrollando un proyecto de rehabilitación en su vertiente de “destrucción creativa”, absurda en el campo patrimonial pero justificada en la ingente inversión privada y encubierta por las notables calidades proyectuales.

### 5.5.6. Dublín: un proyecto público metropolitano, inmoderado y destructor

En Dublín-Inchicore (Leinster, Irlanda)<sup>25</sup>, se ha pretendido formar un macro-proyecto urbanístico de manera similar a Sacramento en su planteamiento genérico pero en un solar menos amplio (29,5 ha), con la enorme diferencia de que el caso californiano corresponde a un baldío urbano semi-central mientras que el caso irlandés es un suelo suburbano que da sustento a unos talleres generales ferroviarios en pleno funcionamiento, los más antiguos (datan de 1844) e importantes del país.

La empresa nacional del transporte público, *Córas Iompair Éireann CIÉ/ Irish Transport System*, dirige la planificación del *Dublin Area Rapid Transit DART* y controla a su compañía subsidiaria, la operadora ferroviaria *Iarnród Eireann/Irish Rail*, que es la titular de los *Inchicore Works*. En el marco del desarrollo de la red ferroviaria de Dublín, CIÉ proyectó el *DART Underground*, que es un ferrocarril en túnel que habría de servir como interconector de la red suburbana con el servicio urbano-metropolitano. Por su parte, el ayuntamiento dublinés publicó en 2010 el *Dublin City Development Plan 2011–2017*, donde se preveía realizar un *Masterplan* para la zona de los *Inchicore Railway Works*.

El proyecto de urbanización del *Area 101* del *DART Underground* deriva o acompaña al gran proyecto sectorial dublinés siguiendo además las previsiones del *Dublin City County Development Plan 2005–2011*. Se trata de una gran actuación pública en todos los órdenes, planificada pero no ejecutada, debido a su exceso presupuestario y a la paralización provocada por la crisis económico-financiera. La ordenación del *Area 101* ha sido realizada mediante el *Framework Plan of Inchicore Works Site*, que da por supuesto que los talleres desaparecen. Se plantea como una operación de regeneración urbana, aunque la propia traza ferroviaria requiere destruir buena parte de las edificaciones históricas de los talleres dublineses.

La estructura del plan se basa en la construcción de una nueva estación subterránea, que habría de ser el nodo y polo de la actuación, un *Key Transport Hub*. Se planteaba en torno al nuevo apeadero del *DART Underground* un centro de actividad, comercio y diversión, así como, en el resto del espacio disponible, una nueva área urbana donde se crearían usos residenciales pero sobre todo un campus de investigación y desarrollo con servicios a las empresas, un *Offices Quarter* con su centro de negocios y un sector de terciario e industria ligera.

El *Urban Design Framework Plan of Inchicore Works Site* (2010) preveía a la vez la demolición de unas edificaciones y el aprovechamiento de bastantes de las que quedarían en pie, explícitamente al modo de *Bercy Village*<sup>26</sup>, es decir, un lugar de animación diseñado con mucha calidad y reconviertiendo algunas edificaciones

25 Dublín es una ciudad de unos 530 mil habitantes en una aglomeración de un millón cien mil. Inchicore es un pequeño suburbio de la capital irlandesa situado al oeste del municipio (*West Dublin Area*).

26 *Bercy Village* es realmente un centro comercial abierto, construido en 2001 sobre la parte inscrita como monumento histórico de los *entrepôts de Bercy*, antiguo conjunto de almacenaje, mercadeo y

industriales, con usos de ocio y comercio, y calles libres de coches, mientras que el resto estaría ocupado por desarrollos residenciales de calidad con cierta densidad y usos mixtos, así como con zonas verdes, corredores verdes, espacios peatonales y usos terciarios y hoteleros.

En cuanto se refiere al tratamiento del patrimonio industrial, debe tenerse en cuenta que tanto los talleres generales *-Works Site-* como el suburbio jardín ferroviario *-Railway Estate-* constituyen un conjunto patrimonial analizado y reconocido en el Dublin City Industrial Heritage Record, el cual surgió derivado del *City Development Plan* de 1999 y fue detallado paulatinamente a partir del *2005-2011 Plan*.

Además, con motivo del proyecto de *DART Underground EIS*, la compañía *Irish Rail* ha identificado todo el patrimonio ferroviario así como las necesidades de demolición de determinados edificios.

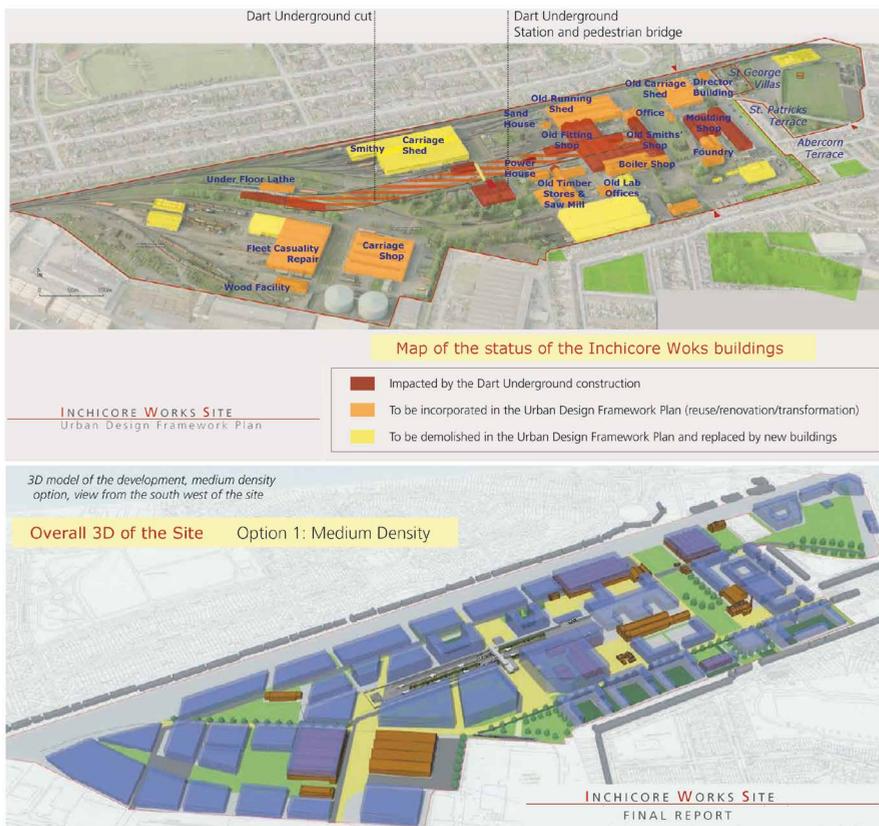


Fig. 5.6. Dublín-Inchicore, Inchicore Works Site Framework Plan Report, 2010.

Fuente: DART Underground Project, Irish Rail.

Pero el *Plan of Inchicore Works Site* ha sido mayormente concebido en términos de aprovechamiento del patrimonio como coartada de un proyecto inmobiliario, en parte de renovación urbana y en parte de regeneración como *cultural quarter*. Aunque hay algunos edificios que serían rehabilitados, la mayoría de los no demolidos se reconvertirían en el entendimiento de que sus fachadas distribución de vinos en el este de París, en el barrio de Bercy. Diríase que la propuesta de Inchicore tiene cierta semejanza con el caso de Swindon aunque pretendiendo el ambiente de *Bercy Village*.

coadyuvarían a una determinada imagen urbana, manteniendo el *existing site character* y cuidando el lenguaje arquitectónico.

Así pues, un proyecto posmoderno podría ser ejecutado a costa de un espacio productivo y del patrimonio industrial, combinando tres claves de éxito: transporte público, imagen urbana y actividades de valor añadido en un espacio metropolitano considerado de valor.

### 5.5.7. Valladolid: un macro-proyecto urbano de conservación de mínimos

En Valladolid (Castilla y León, España)<sup>27</sup>, el suelo objeto de proyección corresponde principalmente al recinto de la estación proveniente de 1860, una estación completa, con muchas dependencias, incluidos el depósito de locomotoras y los talleres generales (Taller Central de Reparaciones, que sigue en actividad).

El punto de arranque de la transformación proyectada es la reivindicación social sobre el efecto de barrera generado por la línea férrea, al menos desde 1979. La necesaria mejora del número y la calidad de los pasos a desnivel para asegurar la permeabilidad transversal al ferrocarril y la urbanización del cerramiento y los bordes del espacio ferroviario han sido problemas insuficientemente abordados, con un añadido importante, en tanto en cuanto la barrera física ha sido entendida por muchos como una barrera social, pues a lo largo del siglo XX se han dispuesto amplios barrios obreros con las vías como límite urbano.

Así, con el tiempo, ha acabado por triunfar socialmente la exigencia de una eliminación completa de la barrera, maximalista por su gigantesco coste e ingenua por creer que la desaparición física de las vías supondría la integración de unos barrios populares mal contruidos, mal urbanizados y peor equipados.

En 1992, el ayuntamiento vallisoletano y la compañía ferroviaria RENFE costearon un estudio hasta el nivel de anteproyecto para el soterramiento de la línea general, y desde entonces, el “problema ferroviario” ha estado sobre la mesa en las relaciones del municipio con el Estado.

Además, desde la segunda mitad de los años noventa, cuando se terminó de ejecutar el macro-proyecto “Pasillo Verde Ferroviario de Madrid”, se ejemplificó la posibilidad de que las plusvalías obtenidas con los terrenos públicos desafectados pudieran costear totalmente una gran operación ferroviaria, mediante la correspondiente alteración del planeamiento urbanístico y la consiguiente generación de rentas inmobiliarias. Desde entonces, en muchas ciudades españolas se reactivó el enquistado problema del paso urbano de las vías, de manera que no había razón para aceptar soluciones parciales de integración cuando era posible la desaparición de las vías.

El macro-proyecto ferroviario y urbanístico empezó a planificarse en el cambio de siglo con motivo de la construcción de la línea de gran velocidad de Madrid a Valladolid (inaugurada en 2007), entendiéndose que existía un argumento de oportunidad para eliminar el paso de la línea férrea por la ciudad y crear un área de nueva centralidad<sup>28</sup>. Especializando o separando tráficos, o sea los trenes de viajeros por un tramo subterráneo de unos cinco kilómetros y los trenes de

27 Valladolid es una ciudad mediana de poco más de 300 mil habitantes en una aglomeración de unos 380 mil. Es la sede del poder ejecutivo y del poder legislativo de Castilla y León y el municipio de mayor entidad del noroeste peninsular.

28 La eliminación del efecto de barrera del ferrocarril fue planteada vagamente en el Plan General de Ordenación Urbana de 1984, fue estudiada al nivel de anteproyecto en 1992 como soterramiento y ha sido una constante reclamación vecinal de los barrios orientales. La idea de un área de nueva

mercancías por una variante de una veintena de kilómetros por el este de la ciudad, se podrían trasladar todas las instalaciones técnicas a un nuevo complejo ferroviario localizado junto a la variante, al noreste de la ciudad. De esa forma, se eliminaría el efecto de barrera del tendido ferroviario (percibido por las asociaciones vecinales como indeseable barrera física y social) y se liberarían amplios espacios del ferrocarril, el más central de ellos el correspondiente a la estación Campo Grande con el depósito y los talleres, que ocupan unas 32 ha.

Tras la adaptación y modificación del Plan General de Ordenación Urbana de 2004, que previó la operación ferroviaria, han sido aprobadas en 2010 sendas modificaciones del Plan Especial del Casco Histórico y del Plan General de Ordenación Urbana en el ámbito de la “Red ferroviaria central”, de casi 100 ha, en función de los proyectos ferroviarios de soterramiento y de una futura gran estación comercial, y de las indicaciones de un lustroso Master Plan (2008) encargado a un estudio internacional para establecer las estrategias urbanísticas.

Lo que no ha existido ni existe en Valladolid es un estudio patrimonial específico sobre los espacios ferroviarios y sus estructuras y elementos. Ni un estudio histórico, ni siquiera un estudio mínimamente sistemático de los edificios, por lo que tampoco una caracterización ni una evaluación patrimoniales. Simplemente se ha mejorado el anterior catálogo del Plan general de ordenación urbana. En este sentido, Valladolid es un caso donde el patrimonio industrial ha sido muy poco tenido en cuenta.



Fig. 5.7. Valladolid, modelización indicativa de la ordenación de la modificación del plan general en la red ferroviaria central, 2009, área de Talleres Centrales. Fuente: Memoria vinculante de la modificación del Plan General, Ayuntamiento de Valladolid.

Se ha planteado un macro-proyecto de una entidad gigantesca, en torno a los mil millones de euros, cuya gestión está en manos de la sociedad de capital público (Estado, Autonomía, Ayuntamiento) “Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A.”, de viabilidad dudosa, porque debe costear las ingentes obras ferroviarias mediante las plusvalías urbanísticas derivadas de la transformación de uso de un centenar de hectáreas de titularidad ferroviaria en la ciudad, con usos terciarios pero sobre

---

centralidad proviene principalmente de las Directrices de Ordenación del Territorio de Valladolid y Entorno, de 2001.

todo con un intensivo relleno residencial en altura y con densidades al tope de la legalidad, de modo que habrían de ser construidas hasta 6.065 viviendas. Con toda esta operación iniciada, la crisis económico-financiera ha supuesto que las previsiones de ingresos no podrán de ningún modo sufragar los costes, por lo que se rompe el principio de autofinanciación en el que se basa la actuación gestionada por una sociedad anónima de escaso capital, mostrándose así la cara oculta de este tópico contemporáneo siempre tan arriesgado, y en alguna faceta incluso perverso. Habrá que reconducir el proyecto forzosamente, algo que sigue hoy en situación muy incierta.

La modificación del Plan general aprobada en 2010 debió haber afrontado seriamente el asunto del patrimonio industrial, aunque apenas se le dedicó algún esfuerzo. No se ha hecho un estudio ni medianamente profundo, sino que simplemente se ha mejorado el catálogo preexistente<sup>29</sup>.

Dicha modificación ha salvaguardado varios bienes patrimoniales con diversos grados de protección, por un lado mejorando y aumentando el catálogo, tanto en el Depósito de locomotoras como en el Taller central de reparaciones (naves de Montaje 1 y Montaje 2), si bien por otro lado se ha hecho lo contrario, por ejemplo incorporando un pretendido nivel de protección denominado “de elementos”, que permite su traslado a otro lugar, lo cual se haría sorprendentemente con el Arco de ladrillo, el elemento más antiguo, emblemático e insólito del ferrocarril de mediados del siglo XIX en España, o con la marquesina del edificio de viajeros de la estación, que forma parte integral de éste desde que se hiciera el proyecto de estación definitiva en 1891 y cuyo traslado supondría una descontextualización incomprensible. El Taller de toldos, el más antiguo de los que quedaban en el recinto de Talleres, no fue catalogado sino que recibió hábilmente la protección de elementos para sus cerchas de madera, y ha sido recientemente demolido tras el hundimiento de varias cerchas por la dolosa falta de mantenimiento de su cubierta durante los últimos veinticinco años.

Aún es preciso, pues, hacer los estudios de caracterización y evaluación patrimonial que permitan una estrategia de recuperación parcial para un conjunto industrial que TICCIH-España ha incluido entre los cien elementos del patrimonio industrial de España, y forma parte, por tanto, del denominado “Catálogo mínimo” del Plan nacional de patrimonio industrial de 2011. Por lo que venimos estudiando desde hace tiempo, puede avanzarse que el patrimonio ferroviario industrial es múltiple y significativo: además del edificio de viajeros, el depósito es sobresaliente y los talleres generales son relevantes y diversos, además de los más antiguos del país, llevando más de siglo y medio en el mismo lugar y con la misma función.

El macro-proyecto de Valladolid, a pesar de sus limitaciones procesuales y de contenido patrimonial, salvaguarda algunas edificaciones para su rehabilitación. El ayuntamiento ha encargado proyectar el reuso del depósito como biblioteca pública y los talleres de Montaje 1 y 2 como equipamiento esencialmente deportivo. Lo que se ha hecho público de ello muestra a las claras las graves carencias a las que están expuestos aquellos proyectos que desconocen o soslayan las características históricas y funcionales, así como los valores patrimoniales del bien a recuperar.

---

29 Los autores hicieron un informe específico del patrimonio industrial para la radical mejora del catálogo del plan general, que era demasiado simple y contenía errores de bulto, en el contexto de un documento preparado por un equipo del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid por encargo de la Cámara oficial de comercio e industria de Valladolid, que quería tener opinión al respecto y participar en el proceso de participación social y consulta a las administraciones. Gracias a esto, la modificación del PGOU pudo mejorar sus contenidos técnicos, si bien ello apenas supuso cambios en sus determinaciones acerca del patrimonio industrial.

## 5.6. CONCLUSIONES

Los siete casos analizados constituyen un buen muestrario del diferente modo de considerar el patrimonio industrial en la formación del marco estratégico y en el diseño de los grandes proyectos urbanísticos. El propósito en cada uno de ellos es diferente, pero en todos hay incontestables valores patrimoniales; el conocimiento histórico, en todos los niveles, y el fundamento de la caracterización y evaluación patrimonial son también diferentes, aunque en ningún caso realmente profundos, pues no existen aún estudios sistemáticos ni interpretaciones bien fundadas sobre estos tipos de conjunto industrial ferroviario.

No obstante, y aunque el papel del patrimonio es muy diverso, en función del sentido estratégico profundo que informa cada proyecto y del procedimiento normado para este tipo de actuaciones urbanas, estos casos permiten constatar la frecuencia de algunas características y situaciones.

En materia urbanística, son relevantes la creación de polos especiales de actividad o de nuevas centralidades, la mejora de la conectividad mediante transporte público, la generación de una imagen urbana atractiva, la integración de los tejidos urbanos y la dotación de nuevos equipamientos y zonas verdes. En los siete casos son, además, mencionadas la sostenibilidad, la calidad de vida y las dotaciones urbanas.

En cuanto a la propia recuperación del patrimonio industrial, los edificios tienden a representar la totalidad patrimonial, de forma que a menudo se pierde la comprensión de las interrelaciones funcionales y espaciales. Y en esta visión, lógicamente, priman las construcciones más aprovechables y las más grandilocuentes o sorprendentes. En su recuperación, sigue existiendo un abanico muy diverso de planteamientos, desde la pura coartada destructiva hasta la rehabilitación innovadora y respetuosa con el patrimonio.

En todos los casos estudiados, existe un patrimonio industrial reconocido oficialmente, desde el bien cultural con protección legal, pasando por el catalogado por el planeamiento urbano, hasta el mero inventario patrimonial. La conclusión resulta una interrogación retórica: ante la duda de que realmente varios de estos proyectos urbanos salvaguarden los valores patrimoniales ¿para qué patrimonializar? Aparte del complejo juego de intereses y de las contradicciones propias del sistema, podemos sospechar que rige en diverso grado el papel de coartada del patrimonio, cuando no un nominalismo cínico.

El patrimonio industrial y su reuso podría haber sido en todos estos casos el hilo conductor (o uno de ellos) e incluso la imagen de marca del proyecto, pero para ello deberían haberse combinado el afán de comprender para poder interpretar y el consecuente respeto al patrimonio. La cuestión de la salvaguarda patrimonial en el caso del patrimonio industrial se aborda, sin embargo, de forma reglamentaria y nominalista. Sólo parece un referente nítido cuando sirve operativa y claramente a otra idea o hilo conductor del proyecto urbano.

Algunos ítems que la literatura científica a menudo ha resaltado, tales como la reivindicación social, el sentimiento obrero de pertenencia, la memoria colectiva, el patrimonio identitario o la dimensión simbólica, no han sido en todos estos casos más que testimoniales, marginales o inexistentes, bien por tratarse de baldíos a la espera de una transformación hacia la modernidad o bien porque las instalaciones industriales del ferrocarril no son conocidas ni vividas por la población, ni siquiera por la mayoría de los ferroviarios, de ahí la tendencia al olvido o a la desafección.

Y también por eso la historia del trabajo humano queda devastada y sustituida por su imagen banalizada.

El estudio del patrimonio industrial, y en particular su historia, son fundamentales, en definitiva, junto con la sensibilidad patrimonial, para la formación coherente y sistémica de todo proyecto urbano en la recuperación de baldíos industriales. Y la comprensión del conjunto permite formar un proyecto urbano de mayor calidad donde la imagen resultante pueda ser más auténtica y donde el patrimonio sea retenido para que desempeñe su papel social.

## 5.7. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Una bibliografía que ofreciese una aproximación a cualquiera de los tres ítems principales de este texto (epígrafes 5.2, 5.3 y 5.4) sería extensísima, puesto que todos ellos, y especialmente los referidos a los baldíos industriales y a la historia y el patrimonio industrial, han tenido una gran producción. Es por ello por lo que, en este apartado, sólo consignamos las obras que se han citado a lo largo del texto, excluyendo además la documentación referida a los siete casos analizados, con el fin de asegurar que las referencias bibliográficas tengan un perfil académico.

AFFELT, Waldemar J. (2004), "Safeguarding of the Cultural Heritage during Redevelopment Projects", en *Regional Central and Eastern European Conference on Sustainable Building, Varsovia*, 12 pp.

Disponible en: <http://www.irbnet.de/daten/iconda/CIB2521.pdf>

AUDRERIE, Dominique (1997), *La notion et la protection du patrimoine. Col. Que sais-je ?*, Presses Universitaires de France, París, 127 pp.

AUGÉ, Marc (2009), *Los "no lugares". Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*, Gedisa, Barcelona, 128 pp. (ed. orig.: 1992).

CHOAY, Françoise (1992), *L'Allégorie du patrimoine, Col. « La Couleur des idées »*, Éditions du Seuil, París, 271 pp.

CLICHEVSKY, Nora (1999), "La tierra vacante en América Latina", en *Land Lines* vol. 11, nº 1 (Lincoln Institute of Land Policy).

Disponible en: [http://www.lincolninst.edu/pubs/380\\_La-tierra-vacante-en-Am%C3%A9rica-Latina](http://www.lincolninst.edu/pubs/380_La-tierra-vacante-en-Am%C3%A9rica-Latina)

DI MÉO, Guy (2008), "Processus de patrimonialisation et construction des territoires", en *Colloque Patrimoine et industrie en Poitou-Charentes : connaître pour valoriser* (sept. 2007), Geste Éditions, Poitiers-Châtelleraut, pp. 87-109.

Disponible en : [http://www.ades.cnrs.fr/IMG/pdf/GDM\\_PP\\_et\\_CT\\_Poitiers.pdf](http://www.ades.cnrs.fr/IMG/pdf/GDM_PP_et_CT_Poitiers.pdf)

FREIRE TRIGO, Sonia (2011), "Los 'vacíos urbanos'. Causas de su existencia en el suelo urbano de la primera periferia de Madrid", en *Revista Territorios en Formación*, nº 1, "Trabajos Fin de Máster – Estudios Urbanos", pp. 61-78.

Disponible en: <http://polired.upm.es/index.php/territoriosenformacion/article/view/1287/1291>

GILLE, Bertrand (1999), *Introducción a la historia de las técnicas*, Colección Tecnología y Humanismo, Ed. Crítica/Marcombo, Barcelona, 207 pp. (Ed. orig.: París, 1978).

- GRAVARI-BARBAS, María (1996), “Le ‘sang’ et le ‘sol’: le patrimoine, facteur d’appartenance à un territoire urbain”, en *Géographie et culture*, n° 20, pp. 55-68.
- GRAVARI-BARBAS, María -dir.- (2005), *Habiter le patrimoine: enjeux, approches, vécu*, Col. «Géographie sociale», Presses Universitaires Rennes, Rennes, 618 pp.
- HEINICH, Nathalie (2009), *La fabrique du patrimoine: de la cathédrale à la petite cuillère*, Éd. de la Maison des Sciences de l’Homme, Paris, 286 pp.
- ICOMOS & TICCIH (2011), *The Dublin Principles*, Joint ICOMOS–TICCIH Principles for the Conservation of Industrial Heritage Sites, Structures, Areas and Landscapes (XVII ICOMOS General Assembly, 28-Nov-2011).
- Disponible en: <http://ticcih.org/about/about-ticcih/dublin-principles/>
- LALANA SOTO, José Luis (2007), “Los talleres generales en el ferrocarril europeo, un patrimonio olvidado”, en *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, n° 12, pp. 70-93.
- LALANA SOTO, José Luis (2011), “Los depósitos de locomotoras en España: una visión desde el patrimonio”, en *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, n° 20, pp. 188-205.
- LALANA SOTO, José Luis y SANTOS Y GANGES, Luis (2009), “Las fronteras del patrimonio industrial”, en *Lámpara*, n° 2, pp. 7-20.
- MÉRENNE-SCHOUMAKER, Bernadette (1982, “L’aménagement des friches industrielles”, en *Notes de Recherches de la Société géographique de Liège*, n° 2, pp. 29-40.
- Disponible en: <https://orbi.ulg.ac.be/bitstream/2268/70770/1/M%C3%A9renne%201982%20L'am%C3%A9nagement%20des%20friches%20industrielles.pdf>
- MERLIN, Pierre y CHOAY, Françoise -dirs.- (2005), *Dictionnaire de l’urbanisme et de l’aménagement*, Presses Universitaires de France, Paris, 1024 pp.
- NEYRET, Régis (2004), “Du monument isolé au « tout patrimoine »”, en *Geocarrefour* [En ligne], vol. 79/3, pp. 231-237. Disponible en: [geocarrefour-746-vol-79-3-du-monument-isole-au-quot-tout-patrimoine-quot.pdf](http://www.geocarrefour.fr/revue/article.php?id=793-01)
- NORA Pierre (1997), “L’ère de la commémoration”, en NORA, Pierre –dir.- *Les lieux de mémoire*. 3 («Les France» vol. 3/3), « Bibliothèque illustrée des histoires », Éditions Gallimard, Paris, pp. 3025-4760.
- NOURY, Arnaud (2004), “Le réaménagement des friches urbaines”, en GRIDAUH & GRALE.- *Droit et politiques de renouvellement urbain*, « Cahier du Gridauh », n°10, Série droit de l’urbanisme, pp. 169-190.
- Disponible en: [http://www.gridauh.fr/fileadmin/gridauh/MEDIA/2011/publications/cahiers\\_du\\_gridauh/Cachier\\_n\\_\\_10\\_\\_chapters\\_pdf\\_/302RU\\_ANoury.pdf](http://www.gridauh.fr/fileadmin/gridauh/MEDIA/2011/publications/cahiers_du_gridauh/Cachier_n__10__chapters_pdf_/302RU_ANoury.pdf)
- PARDO ABAD. Carlos J. (1991), “Consideraciones en torno al concepto de vaciado industrial”, en *Estudios Geográficos*, n° 202, pp. 89-107.
- PARDO ABAD. Carlos J. (2004), *Vaciado industrial y nuevo paisaje urbano en Madrid. Antiguas fábricas y renovación de la ciudad*, Ediciones La Librería, Madrid, 404 pp.
- RÁBAGO, Jesús (2001), “¿Vacíos urbanos o vacíos de poder metropolitano?”, en *Boletín CF+S* > 21, “El pasado es un país extraño”.
- Disponible en: <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n21/aafau.html>

RAMSDEM, P. (2010), *Report of the workshop 'Re-Using Brownfield Sites and Buildings', en Regions for Economic Change Workshop*, celebrado en Bruselas el 21 de mayo de 2010, 26 pp.

Disponible en: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/archive/conferences/sustainable-growth/doc/rfec\\_brownfield\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/archive/conferences/sustainable-growth/doc/rfec_brownfield_en.pdf)

REAL, Emmanuelle (2015), "Reconversions. L'architecture industrielle réinventée", en *In Situ Revue des patrimoines* [En ligne], nº 26 («La reconversion des sites et des bâtiments industriels»), 53 pp.

Disponible en: <http://insitu.revues.org/11745>

SANTOS Y GANGES, Luis (2016), "Autofinanciación de los grandes proyectos urbanos: las sociedades de integración ferroviaria, de la entelequia embarazosa al riesgo fatal", en *Urban NS09*, En edición.

SÉNÉCAL, Gilles et SAINT-LAURENT, Diane (1999), "Espaces libres et enjeux écologiques: deux récits du développement urbain à Montréal", en *Recherches sociographiques* vol. 40, nº 1, pp. 33-54.

Disponible en: <https://www.erudit.org/revue/rs/1999/v40/n1/057243ar.pdf>

SOLÀ-MORALES RUBIÓ, Ignasi de (1995), "Terrain vague", en DAVIDSON, C. -ed.- *AnyPlace*, MIT Press, Cambridge, pp. 118-123.

Disponible en: <http://m.friendfeed-media.com/7aae8ce2d0380cf3f7f6de8b7d5b2eab44b5c3a8> (en castellano, en *Quaderns d'arquitectura i urbanisme* nº 212, 1996, pp. 34-43).

TICCIH (2003), *Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial*.

Disponible en: <http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilSpanish.pdf>

TOMAS, François (2000), "Después del Funcionalismo, ¿qué? Hacia una nueva Cultura Urbana", en ÁLVAREZ MORA, Alfonso & CASTRILLO ROMÓN, María -coords.- *Ciudad, territorio y patrimonio*, Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid -España- y Universidad Iberoamericana de Puebla -México-, Valladolid, pp. 53-85.

VESCHAMBRE, Vincent (2005), "Le recyclage urbain, entre démolition et patrimonialisation: enjeux d'appropriation symbolique de l'espace. Réflexions à partir de quatre villes de l'Ouest" en *Norois* nº 195 (2005/2), pp. 79-92.

Disponible en: [norois-548-195-le-recyclage-urbain-entre-demolition-et-patrimonialisation-enjeux-d-appropriation-symbolique-de-l-espace.pdf](http://norois-548-195-le-recyclage-urbain-entre-demolition-et-patrimonialisation-enjeux-d-appropriation-symbolique-de-l-espace.pdf)

VESCHAMBRE, Vincent (2007a), *Patrimonialisation, démolition, mise en mémoire. Processus de marquage et d'appropriation symbolique de l'espace*, Mémoire d'HDR, Université d'Angers, CARTA- UMR ESO CNRS.

VESCHAMBRE, Vincent (2007b), "Le processus de patrimonialisation: revalorisation, appropriation et marquage de l'espace" en *Vox geographica*, Les Cafés Géographiques, 6 pp.

Disponible en: <http://cafe-geo.net/wp-content/uploads/processus-patrimonialisation.pdf>

VESCHAMBRE, Vincent (2008), *Traces et mémoires urbaines, enjeux sociaux de la patrimonialisation et de la démolition*, col. «Géographie sociale», Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 315 pp.



## 6.

# LA PIÉTONNISATION DES CENTRES-VILLES DANS LES ANNÉES 1960-1970. PATRIMONIALISATION OU MODERNISATION?

Cédric FERIEL

*Agrégé et docteur en histoire,  
Maître de conférences à l'Université Rennes 2  
cedric.feriel@gmail.com*

## RÉSUMÉ

Cet article se propose de revenir sur une approche courante de l'histiographie française en histoire urbaine. Au cours du second XXe siècle, l'aménagement des centres-villes aurait été caractérisé par la succession de deux phases : à une rénovation urbaine – rapidement qualifiée de bulldozer – dans les années 1950-1960, aurait succédé un mouvement opposé de patrimonialisation menant à extraire les quartiers historiques de tout processus de modernisation.

Centré sur l'action de l'État, cette lecture néglige l'apparition d'un aménagement dont le succès a pourtant été remarquable, en France et plus largement en Europe, entre les années 1960 et 1970 : les secteurs piétonniers. Décision municipale, largement déconnectée des politiques nationales, la piétonnisation ne peut être classée d'emblée du côté de la patrimonialisation. À partir d'un examen de cas concrets, il s'agira ici de montrer que ces projets d'ampleur modérée ont pourtant constitué le laboratoire d'une approche renouvelée des centres-villes, révélant des stratégies diversifiées dans le sens d'une modernité composite cherchant à penser les quartiers historiques au futur.

**Mots clé :** centre-ville, piétonisation, municipalités, Europe, transnational, modernisation, patrimonialisation.

## 6.

### PAST OR FUTURE? PEDESTRIANISATION IN EUROPEAN CITY CENTERS DURING THE 1960-1970's.

Cédric FÉRIEL

*Agrégé et docteur en histoire,  
Maître de conférences à l'Université Rennes 2  
cedric.feriel@gmail.com*

#### ABSTRACT

This paper aims to discuss a common approach of the French historiography in urban history. During the second half of the XXth century, the redevelopment of city centers followed two stages: first the urban renewal (1950-1960s), annihilating the urban fabric, then patrimonialization (1970-1980), overprotecting the heart of the city and preventing any modernisation.

This interpretation focuses on the role of State and central administration in urban planning. It pays no attention to one of the most widespread urban layouts of the 1960s-1970s : pedestrian precincts in European city centers. Decided by local governments, pedestrianisation is a limited project. However, we argue that it represented a laboratory for a new approach of city centers redevelopment, mixing modernisation and conservation. Through examples, this paper intends to demonstrate the variety of strategies initiated by European local governments during this period to offer a futur to historic district.

**Keywords:** city centers, pedestrianisation, local governments, Europe, transnational, modernisation, patrimonialization.

## 6.1. INTRODUCTION

Les secteurs piétonniers en centres anciens sont l'un des aménagements les plus répandus dans les villes européennes. Ils sont à ce point entrés dans les pratiques urbaines contemporaines que leur existence ne pose guère question, comme s'ils constituaient une évidence dans le contexte des cœurs historiques. Le sens commun, notamment en France, les perçoit bien souvent, sinon comme le rétablissement de la rue médiévale (quelque peu idéalisée), du moins comme l'une des marques de la patrimonialisation des centres villes.

Curieusement, cet aménagement omniprésent en Europe n'a guère intéressé la recherche en histoire urbaine ou en histoire de l'urbanisme, du moins en France. Les rares mentions sont marquées par des jugements sévères considérant les rues piétonnes comme une " interprétation anachronique d'un organe urbain aussi ancien que la ville " (Roncayolo, 2001).

En réduisant la piétonisation à n'être que la manifestation d'une nostalgie conservatrice, cette approche hypothèque toute analyse plus poussée et rend peu explicable l'engouement réel des municipalités européennes pour cet aménagement et plus encore sa pérennité. Par ailleurs, cette association entre la piétonisation et la patrimonialisation, présupposant qu'un tel aménagement aurait été pensé pour soustraire les centres anciens à la modernisation, n'est pas aussi évidente qu'il n'y paraît. Dans le cas de la France, un cas emblématique peut permettre d'en illustrer les limites. Au cœur de Paris, le quartier du Marais, pour lequel a été pensée la célèbre loi Malraux du 4 août 1962 créant le dispositif des secteurs sauvegardés, n'a jamais été piétonnisé. En revanche, le plus grand plateau piétonnier de la capitale, celui des Halles-Beaubourg, qui est largement postérieur (1977-1979) évite soigneusement le Marais duquel il est séparé par la rue Beaubourg et s'inscrit dans un projet de modernisation du cœur de la capitale.

C'est en se détachant de tout parti pris polémique qu'il est possible d'interroger le lien entretenu entre les aménagements piétonniers et les quartiers anciens des villes européennes. Nous nous proposons ici d'établir les jalons historiques du phénomène piétonnier, engageant à une lecture bien plus complexe que celle de l'inévitable patrimonialisation des centres anciens. Pour cela, il faut abandonner une approche limitée au seul cas de la France car la réservation des centres villes pour l'usage des seuls piétons est un phénomène qui, au cours des années 1960 et 1970, s'est diffusé à travers le continent à partir d'exemples étrangers, notamment allemands.

Après avoir montré que le lien entre centralité et piétonisation se rattache davantage à l'urbanisme moderne de l'après Seconde Guerre mondiale qu'à la patrimonialisation, nous envisagerons le lent processus de transposition de cette approche aux centres villes historiques. Enfin, nous présenterons la diversité des applications de l'idée piétonne dans les centres anciens au cours de la décennie 1960.

## **6.2. LA PIÉTONISATION : UN REFUS DE LA MODERNITÉ ?**

Les jugements sévères portés en France, à partir des années 1980, contre les rues piétonnes aménagées dans les années 1960-1970 dans les centres villes, ne procèdent guère d'une analyse des projets eux-mêmes. Ils semblent bien davantage tenir d'une réaction aux discours constitués au cours des années 1970 par les partisans des aménagements piétonniers et qui associaient la fermeture des rues de centres villes au rétablissement d'un équilibre séculaire.

### **6.2.1. Déconstruire le mythe du rétablissement d'un équilibre séculaire**

Largement oubliée aujourd'hui, une abondante littérature a en effet accompagné le développement des secteurs piétonniers au cours de la décennie 1970. Elle est essentiellement issue de praticiens (architectes libéraux ou municipaux) et collectionne à l'envi les références aux agoras grecques, aux forums du monde romain, à la rue médiévale et à Venise. L'argumentaire vise plus ou moins à faire de l'automobile une parenthèse malheureuse dont la suppression permettrait de revenir à un état " naturel " de la rue.

Architecte et urbaniste, collaborant dès le début des années 1970 avec le ministère de l'Équipement, Michel-Antoine Boyer publie ainsi plusieurs ouvrages et articles qui tendent tous à associer la piétonisation à une tradition séculaire (Boyer, 1980). Des photographies de ponts vénitiens doivent par exemple démontrer que la rue doit d'abord être le lieu de la rencontre.

Ce type d'approche n'est pas purement français. Dès 1969, l'architecte et critique américain Bernard Rudofsky effectuait les mêmes associations dans son célèbre ouvrage « Streets for People » (Rudofsky, 1969). Les centres historiques européens, les passages du XIXe siècle et même les bazars orientaux fournissaient tout un ensemble de références censées démontrer le non-sens du développement automobile dans les villes nord-américaines.

Cette revendication du rétablissement d'une forme passée de la rue ne tient cependant guère l'examen. Il faut se rappeler que la question des encombrements liés à la circulation se trouve déjà dans la Rome antique. En aucun cas la rue médiévale n'a non plus constitué en soi un espace piétonnier au sens qu'il lui est donné au XXe siècle, c'est-à-dire aménagé pour le seul loisir du piéton et favorisant une urbanité exaltée. Même le parallèle avec Venise peut sembler caduque : du fait de sa configuration si particulière, la Sérénissime n'a jamais accueilli de circulation carrossable, constituant une exception en Europe.

La convocation du passé pour promouvoir l'idée piétonne doit en fait être perçue – tout comme l'accusation de nostalgie et d'anachronisme – dans le contexte polémique des années 1970. Elle vise moins une approche réellement historique qu'elle ne s'inscrit dans les débats d'une époque. C'est pourtant en grande partie à travers ce prisme que l'on continue de percevoir les aménagements piétonniers.

### **6.2.2. Les origines modernes de l'association entre piétonisation et centralité (1940-1950)**

Curieusement, l'essentiel de la littérature des années 1970 saute volontairement une étape essentielle pour comprendre l'émergence de l'idée piétonne appliquée aux centres villes. En effet, loin de constituer le rétablissement

d'une situation antérieure, le secteur piétonnier s'inscrit résolument dans les réflexions sur la ville contemporaine du milieu du XXe siècle.

Bien que l'on en trouve des antécédents dès les années 1930<sup>1</sup>, c'est essentiellement à la fin de la décennie 1940 que se formalise une proposition associant la centralité de la ville du futur avec la création d'un secteur piétonnier. Aux États-Unis, la revue « Architectural Forum Magazine » organise ainsi en 1943 un concours portant sur l'hypothétique reconstruction de la ville de Syracuse. Nommé *New Building for 194X*, il visait à poser les bases d'un nouvel urbanisme applicable après la fin de la guerre. L'une des conditions est alors la piétonisation de la rue principale afin d'en faire un lieu de rencontre et de vie urbaine intense, idée qui s'impose alors pour contrecarrer le dépérissement des centres urbains nord-américains.

Après le conflit mondial, le milieu des architectes modernes pousse plus loin cette réflexion. S'éloignant des conceptions d'avant-guerre, le 8eme CIAM qui se tient à Hoddesdon en 1951 et est fortement influencé par la branche britannique (le MARS Group), prend pour thème *The Heart of the City*. Malgré des divergences parmi les interventions, la rencontre valorise l'idée selon laquelle toute ville doit désormais s'organiser autour d'un centre civique clairement identifié, conçu comme un " artefact " et dont l'une des caractéristiques principales est d'être réservée aux piétons.

" The most important role of the Core is to enable people to meet one another to exchange ideas. [...] It is essential that all mechanised traffic is forbidden to enter the Core, which must remain above all else the domain of the pedestrian " (Tyrwhitt & Sert, 1952).

Nourri par les références à la ville européenne historique (Antiquité, Moyen-Âge), le projet d'un centre piétonnier est cependant perçu comme résolument moderne. Il ne s'agit pas de réinvestir les quartiers anciens. Le *core* est une construction neuve et constitue une version actualisée de la centralité, désormais articulée à la motorisation du reste de la ville.

Le congrès ne fait que traduire une tendance forte de l'architecture moderne de l'après-guerre. Au Royaume-Uni, la reconstruction de Coventry (Donald Gibson) ainsi que le programme des *new towns* (Harlow, Stevenage) montrent l'application sur le terrain de cette idée de nouveaux centres urbains piétonniers. Au Pays-Bas, la reconstruction du centre de Rotterdam donne lieu à la création d'un cœur commerçant, le Lijnbaan (Bakema et Van der Broek, 1949-1953), lui aussi réservé aux seuls piétons.

Contrairement à une conception qui ferait de la piétonisation la marque d'une patrimonialisation, les racines de cette approche de l'aménagement urbain sont au contraire à rechercher du côté des opérations les plus modernes de l'après-guerre, qui ambitionnent de créer une nouvelle centralité en rupture avec les vieux quartiers dégradés et saturés.

1 Aux États-Unis, citons, dans des contextes très différents, l'opération privée du Rockefeller Center ou le célèbre plan de Radburn.

### **6.3. LA LENTE TRANSDITION DE LA SOLUTION PIÉTONNE VERS LES CENTRES ANCIENS (1960s)**

Issue du champ de l'urbanisme moderne, l'idée piétonne est lentement transposée sur des centres villes préexistants dès le début des années 1960, sans mobiliser la question patrimoniale.

#### **6.3.1. Le laboratoire allemand**

En Europe, les premiers projets de conversion d'axes centraux pour les seuls piétons, incluant le réaménagement complet de l'espace public, prennent place à Cologne (Schildergasse, 1960) et à Essen (Kettwiger Strasse, section sud, 1959-1960). Il s'agit de cas particuliers. Largement rasées au cours du conflit mondial, les deux villes ont été reconstruites en reprenant le tracé de la voirie d'avant-guerre. De ce point de vue, une continuité s'établit avec le passé urbain, distinguant ces exemples des opérations telles que Coventry ou Rotterdam. Néanmoins, les deux municipalités ont, dès 1945, prévu la spécialisation fonctionnelle du centre-ville et sa desserte par un système d'infrastructures routières lourdes permettant d'envisager à terme le rejet du transit hors du centre.

Rien ne laisse cependant penser que, au lendemain de la guerre, les pouvoirs municipaux aient réellement prévu de réaliser de véritables centres piétonniers incluant le réaménagement de l'espace public. En effet, il existe un écart chronologique important entre les premières limitations imposées à la circulation automobile et les projets de création d'un secteur spécialement pensé pour le loisir des piétons.

Les municipalités de Cologne et d'Essen avaient déjà interdit le trafic dans leur principale rue commerçante dès les années 1930 pour des raisons de sécurité des usagers. Les rues n'avaient cependant pas été réaménagées. Une telle idée est reprise après le conflit mondial dès 1949 pour Cologne et 1955 pour Essen sans qu'il s'en suive des travaux, les rues présentant toujours la distinction entre trottoirs et chaussées.

La décision de réaménager Schildergasse et Kettwiger Strasse n'intervient qu'à la fin de la décennie 1950. Elle procède d'une négociation entre les pouvoirs municipaux – soutenus par les chambres de commerce et d'industrie – avec les commerçants. Les premiers défendent la piétonisation comme un moyen de renforcer l'attractivité du centre-ville d'un point de vue régional, les seconds craignent au contraire que l'interdiction de la circulation ne fasse périliter leurs affaires. Les commerçants de Cologne se rendent à Rotterdam pour observer le cas du Lijnbaan. À leur retour ils acceptent le principe piétonnier.

Les projets s'inspirent d'ailleurs très clairement du succès et de l'aura des réalisations de l'après-guerre comme le Lijnbaan, jusqu'à en copier les aménagements : dallages polychromes, vitrines, bancs, bosquets, fontaines sont directement repris du vocabulaire architectural des centres piétonniers des *new towns* ou des opérations de la reconstruction. Il n'est pas alors question d'exalter le patrimoine ou l'histoire locale, mais bien de proposer une modernisation des pratiques urbaines dans un centre préexistant selon des formules devenues internationales.

### 6.3.2. Une impossible transposition aux centres historiques ?

Les cas de Cologne et d'Essen constituent des jalons essentiels dont l'impact est cependant demeuré limité dans l'immédiat. Les caractéristiques particulières de villes reconstruites ayant pu prévoir des infrastructures routières adaptées à l'élimination progressive du trafic dans le centre jouent pendant plusieurs années un effet limiteur dans la diffusion de l'idée piétonne. Au début des années 1960, la piétonisation est perçue comme un aménagement résolument moderne, dont la réalisation n'est possible qu'avec de lourds travaux d'accompagnement. C'est d'ailleurs sous cet angle que le thème est approché dans le célèbre rapport dirigé par Sir Colin Buchanan pour le ministère des transports britannique (Buchanan, 1963). L'idée paraît donc fort peu appropriée pour des centres-urbains biens préservés<sup>2</sup>.

De fait, au tournant des années 1960, les municipalités européennes qui sont confrontées à une situation de progressive saturation automobile des principales rues de leurs centres historiques se limitent à des décisions moins ambitieuses. En 1960, la ville d'Amsterdam décide de fermer au trafic routier l'axe très commerçant constitué par Kalverstraat et Neuwendijk, mais uniquement durant les heures d'ouverture des magasins, interdisant de ce fait tout réaménagement de l'espace public.

En 1962, la municipalité de Copenhague fait de même sur l'ensemble des quatre rues contiguës formant Strøget, encore une fois sans décider de travaux. Dans ce dernier cas, les motivations de la ville n'apparaissent pas clairement aux contemporains. Loin de former la pierre angulaire d'un projet de rationalisation des circulations urbaines, l'interdiction automobile dans Strøget est davantage perçue comme un acte purement politique. De fait, la municipalité n'a mené aucune étude préalable ni prévu aucun plan de circulation, déclenchant d'ailleurs le désaveu des services de la ville spécialisés dans la gestion des trafics. Mise en place le 17 novembre 1962, l'interdiction automobile n'entraîne cependant que peu de perturbations et s'avère être appréciée par l'opinion publique<sup>3</sup>.

Le début de la décennie 1960 est ainsi marqué par la timidité des municipalités européennes qui, pour les plus ambitieuses, se limitent à interdire la circulation dans leurs principales rues commerçantes uniquement pendant les heures d'affluence des chalands. L'approche est sécuritaire et se rattache davantage à une tradition de bonne gestion des trafics (fermetures pour les jours de marché, de foire et de braderie) qu'à un nouveau rapport à la centralité ou à la place du piéton en ville. Conçue de la sorte, la piétonisation ne remet pas en cause la place de l'automobile, ce que démontre le maintien de la distinction chaussée/trottoirs qui permet de rouvrir la rue à n'importe quel moment. Elle est un pis-aller nécessaire au fonctionnement des artères les plus fréquentées par les piétons. Elle permet ainsi d'atteindre le terrain d'entente minimal entre les différents acteurs des sociétés urbaines (commerçants, associations de défense des piétons, opinion publique, élus, responsables des services de la ville).

---

2 Le rapport Buchanan, étudiant le cas de la ville historique de Norwich, lie une potentielle piétonisation à l'achèvement d'une rocade périphérique.

3 Selon une synthèse de 1971 de Kai Lemberg, urbaniste de la ville, pour l'OCDE : « *Motor Vehicle Traffic Restraints in Copenhagen* », archives OCDE, U/CKO/71.462.

### **6.3.3. La piétonisation comme instrument municipal de réaffirmation de la centralité (fin des années 1960)**

Pour limitées qu'elles aient pu être, les expériences menées par plusieurs grandes villes européennes ont joué un rôle déterminant dans la diffusion de l'idée piétonne en Europe. Un exemple peut être trouvé au Royaume-Uni. Au milieu des années 1960, le sujet y est alors dominé par les conclusions du rapport Buchanan. Face à l'ampleur des travaux d'accompagnement à entreprendre, aucun projet piétonnier n'a abouti, hors le cas de la ville de Watford pour laquelle une rocade a été financée par l'État (Madesclaire, 1971).

Le premier projet d'une rue piétonne réaménagée en centre-ville ancien sans réalisation de lourdes infrastructures prend place à Norwich, entre 1967 et 1969. Il est dû à l'urbaniste municipal Alfred Arden Wood (1926-1995). Pour convaincre la municipalité travailliste – très réticente – d'un ambitieux projet de réservation progressive du centre aux seuls piétons, il réalise en septembre 1966 un voyage d'étude qui le mène à Cologne, Essen, Düsseldorf et Copenhague. Habilement, il en tire un ouvrage synthétique qui lui permet de justifier son propre projet (Arden Wood, 1967).

Des trois villes allemandes reconstruites, il retient essentiellement le lien existant, selon lui, entre la qualité de l'espace public proposé aux piétons et l'augmentation du chiffre d'affaires des commerçants : une rue piétonne doit être définitivement fermée à toute circulation automobile et entièrement réaménagée pour être pleinement efficace. De Copenhague, il retient la possibilité de fermer l'accès d'une rue principale aux automobiles sans à avoir à réaliser de lourdes infrastructures automobiles en périphérie, ce qui lui permet de rejeter les conclusions du rapport Buchanan. Enfin, il prend soin de présenter la piétonisation comme un instrument de réinvestissement de la centralité (Arden Wood, 1967). Il se place alors en dehors d'un pur débat opposant le piéton à l'automobile pour se rattacher aux idées alors très contemporaines de prise en compte de l'aménagement urbain à l'échelon des agglomérations.

Cette approche lui permet de désamorcer à la fois les craintes de la municipalité, mais aussi celles des commerçants tout en obtenant le soutien d'une société locale de défense du patrimoine (*Norwich Society*). Le projet mêle ainsi une dimension conservatrice, mais aussi une ambition nettement modernisatrice.

Le cas de Norwich n'est pas unique. Quelques années plus tard, en 1970, la municipalité française de Rouen, par ailleurs jumelée avec Norwich, procédera de manière similaire pour mener à bien la première rue piétonne permanente et réaménagée de France (rue du Gros-Horloge). Largement médiatisés dans leur pays respectif, ces deux exemples fondateurs de villes " historiques " piétonnisées traduisent l'aboutissement d'un lent processus de transposition d'une solution urbaine résolument moderne appliquée à des tissus anciens.

## **6.4. LA PIÉTONISATION DANS LES ANNÉES 1970 : UNE PLURALITÉ DE STRATÉGIES**

Alors que la décennie 1960 est marquée par le caractère expérimental des aménagements piétonniers en centre-ville, initiés ponctuellement par des villes " éclairées ", les années 1970 voient au contraire la très large diffusion voire la banalisation de la rue piétonne. Des recensements nationaux effectués au tournant des années 1980 donnent tous l'image d'un développement quasi exponentiel au

cours de la décennie 1970<sup>4</sup> (CECOD, 1982). On se méprendrait cependant à y voir la circulation d'un modèle normé. Au contraire, chaque municipalité s'approprie la solution piétonne en fonction de ses objectifs, révélant la plasticité d'un aménagement léger qui ne nécessite pas de grandes infrastructures. Le constat découle aussi du peu d'investissement des États, qui ne développent pas de politique centralisée sur le sujet susceptible de normaliser les procédures.

En s'intéressant à l'inscription spatiale des projets (le choix d'un axe à piétonner étant toujours âprement négocié), mais aussi aux fonctions urbaines qui le bordent, ainsi qu'au traitement architectural réservé à l'espace public, il est possible de déterminer trois approches principales de la solution piétonne, correspondant à trois stratégies différentes de relance du centre-ville. Elles permettent de montrer que la piétonisation a davantage servi de support à un réinvestissement de la centralité qu'elle n'a réellement constitué une remise en cause de l'automobile en soi. C'est d'abord le renversement d'une certaine image du centre-ville qui prévaut, plus que le basculement vers une hypothétique ville piétonne. Et dans ce renversement, la dimension patrimoniale est souvent secondaire.

#### 6.4.1. La mise en modernité (début des années 1960)

S'inspirant des réalisations de Cologne et d'Essen, mais aussi, plus largement de l'image des nouvelles centralités de l'après-guerre (*new towns*, centres commerciaux), une première approche de la piétonisation correspond à des opérations strictement limitées aux grands axes commerçants des centres villes dont la rénovation suggère une image de modernité. Les périmètres retenus excluent, sauf configuration locale particulière, toute autre fonction urbaine. À Amsterdam, le réaménagement de Kalverstraat et Nieuwendijk ne joue d'aucune référence historique (le sol est goudronné) et le projet n'intègre pas le Dam, grande place située entre les deux rues et qui est laissée à l'automobile, empêchant de fait toute continuité de parcours piétonnier. De même, le pavement de Strøget en 1967 exclut initialement toutes les places, laissées comme parkings.

Cette approche se caractérise aussi par ses solutions formelles : le dallage, très géométrique et souvent polychrome, est préféré au pavage ; le mobilier urbain est résolument moderne et s'accompagne souvent de la mise en place de vitrines sur la chaussée (Essen, Norwich, Mannheim, Bad Godesberg, Hannover). On chercherait en vain de quelconque référence à l'histoire locale ou à un état antérieur des axes piétonnés. Au contraire, les solutions rappellent les réalisations faites dans les nouveaux quartiers des périphéries urbaines, glissées dans un bâti préexistant.

Première forme de piétonisation à avoir conquis les centres villes au début des années 1960, la " mise en modernité " bénéficie d'un remarquable succès jusqu'au début des années 1980, notamment dans les pays d'Europe du nord. Il est possible d'y lire davantage une stratégie d'adaptation des centres aux pratiques contemporaines (consommérisme, société des loisirs) qu'une volonté de patrimonialisation. De ce point de vue, un tel aménagement peut être considéré comme une manifestation probante d'une modernité composite.

On se gardera cependant d'y voir systématiquement le signe de plans très élaborés. Certes, dans certaines villes, la piétonisation d'un axe/secteur

4 Pour la France : voir CECOD (1982) ; pour le Royaume-Uni : voir Roberts (1981) ; pour l'Allemagne (RFA) : Monheim (1980).

commerçant accompagne un vaste projet de réaffirmation de la centralité dont les autres constituants peuvent être un plan de circulation, un réinvestissement des transports publics (Nottingham, 1974) ou encore une politique de rénovation du bâti. Mais dans bien des villes cependant, la rue piétonne est réalisée en dehors de toute véritable planification d'envergure et semble parfois jouer d'un effet de mode.

Sans aboutir à un modèle normé, la " mise en modernité " par la piétonisation constitue une initiative – plus ou moins approfondie – de modification de l'image de centres villes vieilliss, saturés et de plus en plus concurrencés par les centres commerciaux de périphérie. C'est probablement la raison pour laquelle, jusqu'au début des années 1980, elle est la solution la plus fréquemment utilisée par les municipalités européennes, loin de l'image d'une sanctuarisation des quartiers historiques.

#### 6.4.2. La mise en identité (fin des années 1960)

C'est seulement à la fin des années 1960 qu'apparaissent les premières opérations de piétonisation clairement liées à un objectif de conservation des qualités historiques des centres villes. Elles s'inscrivent dans un contexte international de progressive prise en compte de la protection des ensembles urbains anciens (loi Malraux en France, 1962 ; *Civic Amenities Act* au Royaume-Uni, 1967 ; congrès de l'ICOMOS à Cáceres, 1967).

Symboliquement, le tournant, peut être fixé par le plan de revitalisation de Bologne en 1968. La ville constitue de ce point de vue davantage une exception que la norme dans le panorama européen d'alors. Vitrine du parti communiste italien, la capitale de l'Émilie-Romagne défend un ambitieux projet tant urbanistique que politique. Il est inspiré par plusieurs études, dont la plus importante a été dirigée par l'architecte Leonardo Benevolo. Ce dernier préconisait de prendre en compte l'aménagement à l'échelon de l'agglomération à partir de l'idée de conservation du *centro storico*, engageant au déplacement des activités modernes gênantes hors des quartiers historiques.

La municipalité ajoutera une coloration clairement politique au projet, en se prévalant de vouloir conserver à la ville ses caractéristiques architecturales et sociales traditionnelles, donc en réaffirmant la défense d'un peuplement populaire et étudiant. La piétonisation ne constitue ici qu'un élément d'un plan plus vaste, mais elle prend un caractère démonstratif. Le premier périmètre piétonnisé, dès 1968, n'est pas commerçant mais civique et culturel. Il s'agit de la *Piazza Maggiore* et de ses ruelles adjacentes. Dès cette époque, la ville prévoit de réserver l'essentiel du *centro storico* aux piétons, créant un véritable réseau piétonnier, sans intégrer cependant les grandes artères du commerce : la *via dell'Indipendenza* et l'axe *via Bassi-via Rizzoli* sont laissées au trafic automobile.

Liée à une ambition clairement affichée de préservation des quartiers anciens, cette approche de la piétonisation conduit à un traitement radicalement différent de l'espace public. La neutralité des matériaux (dalles ou pavés de pierre) et la rareté du mobilier urbain – parfois limité à la mise en place de lanternes à l'ancienne – sont privilégiées. Les périmètres incluent davantage des édifices civiques, religieux ou, plus largement, des monuments classés.

Cette approche correspond donc à un autre usage de la piétonisation. Il est d'ailleurs possible de le montrer à travers l'exemple de la République fédérale allemande où, dans certaines villes, existe à partir des années 1970 un

dédoublément des espaces piétonniers. Cologne peut ici servir d'exemple. Au cours de la décennie 1960, la ville s'est contentée de réaménager pour les piétons les deux principaux axes commerçants (Hohe Strasse et Schildergasse). Au début des années 1970, elle se lance dans la piétonisation de l'*Altstadt* – ou plutôt de ce qu'il en reste – à travers les opérations menées sur Alter Markt (dominé par la tour de l'Hôtel-de-Ville datant du XVe siècle très restaurée) et sur deux places adjacentes. Le traitement des espaces publics est très différent de celui des rues commerçantes. On retrouve ce processus de piétonisation en deux temps (mise en modernité des axes commerçants dans les années 1960, puis mise en identité postérieure de l'*Altstadt*) dans plusieurs villes : Düsseldorf, Francfort, Aix-la-Chapelle.

#### 6.4.3. La mise en urbanité (début des années 1970)

En 1972, dans le cadre des jeux olympiques, la municipalité de Munich inaugure un vaste secteur piétonnier en centre-ville. Très médiatisé, il est perçu à l'époque comme un tournant dans l'approche de la piétonisation (Boyer, 1973). Le projet est marqué par l'ambition du maire social-démocrate de la ville, Hans-Jochen Vogel, de promotion d'un urbanisme inspiré par le thème de la *Lebensqualität* (qualité de la vie) qui s'impose au début des années 1970.

Dans cette optique, le secteur piétonnier doit permettre la pluralité des usages de la ville. De ce fait, le périmètre retenu intègre différentes fonctions urbaines. Il inclut le principal axe commerçant de la capitale de la Bavière (Neuhauserstrasse et Kaufingerstrasse), mais aussi Marienplatz (sur laquelle donne l'Hôtel-de-Ville) et s'étend jusqu'à la Frauenplatz, au pied de la cathédrale. Les architectes ayant remporté le concours (Bernhard Winkler et Siegfried Mescheder) proposent une nouvelle approche de l'aménagement des espaces publics. Le revêtement du secteur, résolument contemporain, est conçu selon un plan d'ensemble qui contribue à unifier les différents espaces du centre-ville. De ce point de vue, l'exemple de Munich s'inscrit dans la continuité d'une modernisation des quartiers anciens.

Néanmoins, les architectes ont fait dialoguer leur projet avec le patrimoine local. Ainsi, les principaux monuments du secteur piétonnier sont signalés par une modification du revêtement à leur pied qui touche à la fois au motif graphique et à l'usage de matériaux plus nobles. Discret, ce procédé permet de croiser modernisation et patrimonialisation au sein d'un projet unitaire.

Enfin, la piétonisation a été conçue comme un " créateur d'urbanité ", devant permettre aux habitants de proposer leurs propres usages de la ville, selon une conception proche de la pratique des happenings contemporains. Des centaines de chaises sont ainsi mises à la disposition des passants, 24h sur 24, pour que ces derniers puissent les déplacer et les utiliser à leur guise. Au pied de la cathédrale, une curieuse fontaine entourée d'embranchements a été conçue comme un forum spontané. Piétonniser le centre-ville vaut ici comme le manifeste d'un autre rapport à la ville, fondé sur l'idée de la " qualité de la vie ".

On retrouve, toute proportion conservée, des approches similaires dans deux projets français : Besançon (1974) et Alençon (1975). Les exemples européens sont cependant limités du fait de l'ampleur d'opérations qui concernent de vastes périmètres et mobilisent d'autant plus d'acteurs et d'intérêts. En effet, dans la majorité des cas, la piétonisation est un processus long, négocié rue par rue, limitant considérablement la possibilité de réaliser un aménagement unifié conçu d'un seul tenant.

## 6.5. CONCLUSION

Considérée comme une politique publique menée par les municipalités dans les années 1960 et les années 1970, la piétonisation invite à nuancer l'idée selon laquelle l'aménagement des centres villes n'aurait été pensé qu'en termes de patrimonialisation au cours de cette période. Contrairement à une idée reçue, notamment en France, ces aménagements ont d'abord visé une modernisation des quartiers anciens en leur appliquant les solutions formelles utilisées dans les opérations des nouvelles périphéries urbaines. Au début des années 1960, piétonniser est une manière de proposer un futur aux centres urbains historiques, selon une approche singulière pour l'époque : une modernité composite. Cette dernière est largement le résultat de la difficulté à mener de grandes opérations immobilières dans le contexte de l'enchevêtrement des intérêts propres aux centres villes. La piétonisation peut être considérée comme un laboratoire municipal de solutions négociées pour parvenir à changer l'image et les usages du centre sans en modifier le bâti.

La souplesse de l'aménagement permet une grande diversité de solutions. La piétonisation est utilisée par les pouvoirs municipaux comme le signal d'un réinvestissement du centre-ville, mais selon des stratégies variées. La modernisation commerciale, la valorisation patrimoniale ou l'exaltation d'une vie urbaine variée constituent trois approches successives qui, fait notable, ne se substituent pas l'une à l'autre mais coexistent tout au long des années 1970.

Le phénomène marque par ses caractéristiques transnationales et le peu de place occupée par les États dans ce processus. Dans une optique française, où le rôle de l'administration centrale sert souvent de paradigme explicatif, la piétonisation des centres villes constitue une réalité distincte, engageant à évaluer la part d'initiative et d'inventivité des municipalités pour penser au futur les quartiers historiques.

## 6.6. RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- ARDEN WOOD, Alfred (1966), "Foot Streets in Four Cities", Norwich, City of Norwich.
- ARDEN WOOD, Alfred (1967), "Norwich Draft Urban Plan", Norwich, City of Norwich.
- BOYER, Michel-Antoine (1973), *Armature piétonnière et paysage urbain : le cas de Muncih comparé à Oldenburg, Brême, Sienne, Bologne et Amsterdam*, MATELT, Paris.
- BOYER, Michel-Antoine (1980), *Armature piétonnière et paysage urbain*, Paris.
- BOYER, Michel-Antoine (1980), *Rues et places piétonnes dans les quartiers traditionnels*, MECV, Paris.
- BUCHANAN, Colin (1963), *Traffic in Towns. A Study of the Long Term Problems of Traffic in Urban Areas*, HMSO, London.
- CECOD (1982), *Annuaire de villes-piétons françaises. Recensement des aménagements et des projets piétonniers au 1er janvier 1982*, Paris.
- MADESCLAIRE Isabelle (1971), "Secteur piétonnier à Waterford. Les zones piétonnières dans les centres des villes", Centre de sociologie urbaine, Paris, pp. 77-84.
- MONHEIM, Rolf (1980), *Fussgängerbereiche und Fussgängerkehr in Stadtzentren in der Bundesrepublik Deutschland*, Dümmlers Verlag, Bonn.

- ROBERTS, John (1981), *Pedestrian precincts in Britain*, Transport & Environmental Studies, London.
- RONCAYOLO, Marcel (2001), " La ville aujourd'hui. Mutations urbaines, décentralisation et crise du citoyen ", *Histoire de la France urbaine*, vol. 6, Seuil, Paris.
- RUDOLFSKY, B. (1969), *Streets for People, a Primer for Americans*, Doubleday, New York.
- RUDOLFSKY, Bernard (1969): *Streets for People, a Primer for Americans*, Doubleday, New York.
- TYRWHITT, Jacqueline; SERT, Josep Lluís y ROGERS, Ernest N. (1952), *The Heart of the City: Towards the Humanisation of Urban Life*, Lund Humphries, London.



# 7.

## CONTEXTUALIZACIÓN, CARACTERIZACIÓN Y ANÁLISIS PARA EL DIAGNÓSTICO URBANO PATRIMONIAL

Victor PÉREZ-EGUÍLUZ

*Arquitecto, doctor en Urbanismo y Ordenación del Territorio*  
victorperezeguiluz@gmail.com

### RESUMEN

El trabajo necesario para realizar un correcto diagnóstico urbano patrimonial necesita estar orientado por unos objetivos precisos, que nos lleven a hacernos las preguntas adecuadas. La aproximación al contexto histórico, urbano y territorial, así como el proceso de caracterización –física y social–, toma de datos y análisis de nuestro objeto de estudio, nos proporcionarán el conocimiento que guíe y ordene posteriores acciones de planificación.

La intención de este capítulo es realizar una serie de consideraciones metodológicas para reflexionar sobre los condicionantes más significativos que deben ser reconocidas en un trabajo de caracterización dentro de una ciudad histórica y para valorar la utilidad de los trabajos de diagnóstico en la planificación urbanística que afecta a estos espacios. Para ello se utilizarán algunos ejemplos paradigmáticos de la historia del urbanismo, así como trabajos propios del Instituto Universitario de Urbanística. Se mostrarán criterios y valores específicos por los que han destacado, su potencial utilización para la planificación y herramientas y fuentes de información a las que se ha recurrido.

**Palabras clave:** análisis urbano, diagnóstico urbanístico, patrimonio urbano, conjuntos históricos, ciudades históricas.

# 7.

## CONTEXTUALIZATION, CHARACTERISATION AND ANALYSIS FOR URBAN HERITAGE DIAGNOSIS

Victor PÉREZ-EGUÍLUZ

*Arquitecto, doctor en Urbanismo y Ordenación del Territorio*  
victorperezeguiluz@gmail.com

### ABSTRACT

Accurate objectives should lead us to ask the right questions when we try to do an urban diagnosis inside an heritage area. The context, the characterization process, the data collection procedures and analysis will provide us with knowledge to guide further planning actions.

The point of this chapter is making some methodological reflections and considering the usefulness of diagnostic work in urban planning that affects historical areas. Thus, we will revisit some paradigmatic examples of the history of urbanism as well as works from Instituto Universitario de Urbanística. We will show specific criteria and values for which they have been highlighted, their potential use for urban planning, as well as tools and information sources that have been used.

**Keywords:** urban analysis, urban diagnosis, urban heritage, historical assets, historical cities.

## 7.1. INTRODUCCIÓN

El planeamiento aplicado a espacios urbanos históricos pretende responder a preguntas como ¿qué debemos preservar y por qué? ¿Qué podemos hacer con los edificios históricos que no tienen función contemporánea aparente? ¿Cómo financiar o articular políticas de recuperación y su relación con los propietarios? ¿Qué regulación de usos y actividades es necesaria? ¿Qué alternativas existen a la renovación urbana de espacios antiguos y degradados? ¿Cómo regulamos la transformación de los edificios históricos? ¿Cómo puede el resto de la ciudad influir en la conservación del conjunto histórico y viceversa?

La clave de todo ello pasa necesariamente por un buen conocimiento de la situación, de los condicionantes más importantes que influyen en la conservación o la transformación del área urbana, y en la evaluación de la repercusión que pueden alcanzar los procesos, tanto existentes como futuros.

Cuando un urbanista se enfrenta a la caracterización, análisis y diagnóstico de un área urbana patrimonial estará lógicamente condicionado por los objetivos que persiga el trabajo en el que se desarrolle esta labor, tendrá que tener en cuenta el contexto temporal, geográfico, demográfico o normativo en el que se encuentre -entre otros-, y requerirá de una metodología para gestionar e interpretar los datos que se obtengan. Siguiendo estas premisas, este capítulo quedará dividido en tres partes:

- Un primer apartado destinado a mostrar análisis y diagnósticos que se han realizado en planeamiento sobre conjuntos históricos, como ejemplos paradigmáticos donde la existencia de un objetivo claro ha orientado el trabajo de diagnóstico y lógicamente el planeamiento posterior en pos de conservar mejor estos espacios y sus funciones características.
- Un segundo bloque mostrará cómo se ha trabajado desde el propio Instituto Universitario de Urbanística en el desempeño de labores de caracterización y diagnóstico de conjuntos históricos. Esta ilustración servirá también para comentar algunas particularidades del contexto español y en concreto de la comunidad de Castilla y León.
- Finalmente, un tercer apartado metodológico buscará revisar brevemente el proceso de obtención e interpretación de datos a partir de fuentes de información oficiales y el procesamiento posterior.

## 7.2. REFERENCIAS Y ESTUDIOS PARA EL DIAGNÓSTICO PATRIMONIAL DE CIUDADES HISTÓRICAS

Realizaremos un recorrido por algunos casos de referencia en el estudio y planificación de ciudades históricas. A través de una serie de ejemplos ingleses, italianos, franceses y españoles, nos acercaremos a sus objetivos y metodologías.

### 7.2.1. ¿Cómo hacer análisis orientados a la conservación? Los estudios de Colin Buchanan en Inglaterra

Esta pregunta no es algo nuevo. En Inglaterra encontramos las publicaciones acerca de los estudios para la conservación de centros históricos que realizó Colin Buchanan en 1968. Estos estudios preliminares buscaban los objetivos clave para

lograr dicha conservación y diseñaban un análisis para caracterizar la situación existente y orientar las futuras acciones.

Recordando la primera pregunta acerca de lo que se debe conservar, Buchanan realizaba un primer análisis de la edificación según su importancia arquitectónica mediante tres niveles. Lo realmente interesante no era esa clasificación en sí, sino unas subcategorías que indicaban la capacidad o no de transformación que ofrecían dichos edificios sin perder las cualidades arquitectónicas que se les atribuye como elemento patrimonial. Por lo tanto, había otra intención detrás de este análisis: conocer dónde podemos intervenir para satisfacer otras necesidades además de la propia conservación edilicia.

Sin olvidar la cuestión formal, el estudio tradicional unitario de cada inmueble obviaría las situaciones en las que el valor arquitectónico se atribuye a la forma en que se agrupan los distintos elementos. Una observación conjunta permite considerar elementos que individualmente no serían destacables, así como otras configuraciones de interés para la imagen formal de la ciudad, tales como espacios libres valiosos o hitos visuales, incluso detectar aquellos otros que resulten negativos en estos términos. Una combinación de estos dos primeros análisis, completaba su diagnóstico morfológico, realizando una primera aproximación a las posibilidades de intervención que pudieran existir. A pesar de que veremos otros acercamientos históricos más interesantes, supone un primer paso para ir entendiendo los ingredientes que ha de manejar una caracterización y diagnóstico urbano patrimonial.

Un segundo acercamiento tendría que ver con el uso de los tejidos urbanos, lo que se estudió analizando las actividades que se desarrollaban, así como la capacidad potencial de uso, medida en este caso por el estado de conservación de la edificación. Son estudios que siguen avanzando en la vocación de intervención incluso a pequeñas escalas, obteniendo información desagregada por plantas y también datos sobre la estructura de la propiedad -información no desdeñable para plantear operaciones viables y conscientes de la situación real.

A nivel de actividad, tampoco faltaba una aproximación a estudios funcionales hoy más habituales, como el de flujos de movilidad o puntos conflictivos del tráfico. Estos últimos análisis así como algunos otros que no voy a mencionar, han de entenderse como otro eslabón para integrar una la caracterización completa que se pretende desarrollar para un diagnóstico operativo y no como elementos ensimismados o independientes.

Pero, para verlo con mayor claridad, veamos otros ejemplos que sí se tradujeron finalmente en planes urbanísticos para entender mejor sus pretensiones y su forma de trabajar.

### **7.2.2. Pioneros en la planificación para la ciudad histórica en Italia. Los casos de Asís y Bolonia**

Entre 1955 y 1958, el municipio de Asís, con el urbanista Giovanni Astengo en la dirección de los trabajos, redactó un planeamiento con dos pretensiones principales: combatir la crisis económica y preservar las cualidades arquitectónico-patrimoniales del núcleo alto del municipio. Ante el primero de los problemas, se realizó un estudio del potencial económico del municipio, que reveló una mayoritaria dedicación al sector primario. Su intención era entender la estructura productiva y el mapa de usos del suelo para proteger aquellos terrenos más valiosos de una posible transformación especulativa y orientar las áreas donde contribuir al

desarrollo de la actividad agraria e incluso de una cierta industria de elaboración que potencie el sector. Puede parecer éste un objetivo inicialmente ajeno a la cuestión patrimonial, pero una de las grandes conclusiones de Astengo al trabajar en Asís fue la necesidad de asegurar el buen estado de las familias e incluso su 'rehabilitación' a nivel económico y social, como condición indispensable para una recuperación duradera del espacio patrimonial.

A esta conclusión en concreto llegó a través de una encuesta por familias donde en cada caso se preguntaba por las condiciones urbanas -servicios, accesibilidad, urbanización-, condiciones estructurales del edificio -estado de conservación, estanquidad-, condiciones de las viviendas -habitabilidad, salubridad, ventilación, soleamiento- y condiciones socioeconómicas de la familia. Astengo entendía que una rehabilitación integral requería actuar sobre estos cuatro elementos como condición indispensable para su durabilidad, una enseñanza que hoy todos compartimos, aunque pocas veces se aplica en los casos reales.

Pero si hay un caso paradigmático tanto a nivel de aproximación morfológica como por su sensibilidad por las condiciones de la población residente en la ciudad histórica, ese es el de Bolonia en los años setenta. En este caso, el trabajo no se ciñe estrictamente a un plan, ya que la experiencia agrupa una serie de dispositivos legislativos, planes urbanísticos y programas de vivienda<sup>1</sup>, donde se ha de destacar la figura del urbanista Giuseppe Campos Venuti. Toda esta combinación de políticas e intenciones partían de un profundo conocimiento de las necesidades de la ciudad al completo, y del convencimiento de que las soluciones que se quieran plantear han de involucrar y equilibrar a todos sus sectores, y la cuestión patrimonial no se iba a quedar al margen.

A nivel de diagnóstico se comienza con un análisis tipológico, individualizando los diferentes tipos arquitectónicos dentro de la ciudad. Ya no se trata de un estudio en clave de imagen o de importancia patrimonial para el paisaje urbano de la ciudad o para clasificar algunos elementos aislados. Su intención es clasificar todos los tipos que componen la ciudad, con la intención de darles un posible nuevo uso que sea compatible con las características tipológicas del elemento. Además, siendo consciente de la necesidad de aplicar adaptaciones físicas para cumplir con las nuevas funciones y mejorar las condiciones de habitabilidad, estudian los modos de generación de dichas tipologías, para dar cabida tanto a ampliaciones de inmuebles como a liberación de suelo sin alterar las tipologías que se supone son valiosas para Bolonia como ciudad histórica. Así se conseguía introducir nuevos usos, servicios y espacios libres sin provocar una alteración sustancial de lo edificado ni de sus tipologías.

Quedarnos solo con ese aspecto de la experiencia boloñesa sería no haber comprendido demasiado. La variedad de dispositivos y programas que han sido citados tenían la vocación de recuperar la ciudad histórica al mismo tiempo que responder a las necesidades de la población involucrando en ello a toda la ciudad y no solo a un sector. Por poner un ejemplo, ante la gran necesidad de vivienda que experimentaba la ciudad, también de vivienda social, la rehabilitación del centro histórico también formaba parte del programa de vivienda social. El Programa para la Edificación Económica y Popular de 1972-1973, delimitaba una serie de sectores en el centro histórico que necesitaban ser rehabilitados y eran propicios para

1 Por citar solo algunas, en 1962 se puso en marcha una ley que permitía la adquisición de suelo por parte del ayuntamiento para desarrollar vivienda económica y popular y una política de expropiaciones. En 1969 se aprueba el "Plan para la recuperación del centro histórico", en 1970 tuvo su reflejo en la "Variante al Plan General Regulador". Finalmente el "Plan para la Edificación Económica y Popular", 1972-73, aplicado a las zonas históricas y orientado a la rehabilitación.

albergar dicho programa de vivienda. Valga esto como ejemplo de la aplicación práctica que el trabajo de análisis y caracterización produjo, si bien para un mayor conocimiento del caso resulta indispensable la referencia a Cervalleti, Scannavini, De Angelis (1977).

### **7.2.3. Detener la transformación y asegurar la conservación patrimonial en Francia**

Las líneas generales de actuación en las ciudades históricas en Francia provienen en su mayor parte de un periodo a inicios de la segunda mitad del siglo XX donde se planteaba la necesidad de reconstrucción en buena parte de sus ciudades. Ya fuera por los efectos destructivos de la guerra o por problemas de salubridad o hacinamiento, la corriente de demolición y reconstrucción avivó la necesidad de establecer un mecanismo para proteger el patrimonio urbano del país. Será entonces cuando surjan las figuras de los “sectores a salvaguardar”, de la mano del Ministro André Malraux en 1964 y sus correspondientes “planes de salvaguarda y puesta en valor” –PSMV. Algunos años más tarde llegaron otros instrumentos como las “zonas de protección del patrimonio arquitectónico, urbano y paisajístico –ZPPAUP- que se aplican por todo el país (VV.AA., 1997; Ferault, 2008).

Centrándonos en nuestro cometido del análisis y caracterización, los sectores a salvaguardar se basaban en dos objetivos: un objetivo patrimonial para extender a un conjunto urbano la protección que en forma de monumentos aislados venía aplicándose desde 1933 a los monumentos declarados; y otro urbanístico para responder a la degradación física y a la insalubridad de muchos de estos espacios históricos con una alternativa que no fuese la renovación higienista.

Estos ejemplos recurren también al estudio morfológico de los inmuebles y sus fachadas, e incluso a la existencia de conjuntos arquitectónicos cuyo valor esté en la agregación. Para cumplir con su cometido funcional, son preceptivos análisis de actividades, de habitabilidad o de condiciones socioeconómicas, lo cual no es esencialmente nuevo y además, por las propias limitaciones de un plan circunscrito estrictamente a los límites del sector, algunos de estos objetivos parecen difíciles de cumplir<sup>2</sup>. La evolución que el planeamiento francés está viviendo en los últimos años parece ser consciente de esta necesidad, y el PSMV se integra y se combina cada vez mejor con el resto de instrumentos urbanísticos.

Hasta ahora, los planes resultantes derivaban en unas actuaciones principales a nivel edificatorio, como son la protección de ciertos inmuebles destacados, junto con la demolición de edificios o partes de edificios consideradas sin demasiado valor y que podrían liberar suelo en un tejido habitualmente congestionado. En muchos casos estas medidas suponían la eliminación de espacios de trabajo en el interior de las manzanas -cuando no viviendas-, con el consiguiente desplazamiento de la población original. Conscientes de este problema, tras una fuerte presión social, se estipuló la prórroga para la demolición de aquellos inmuebles donde se demostrase que la actividad productiva original se seguía desempeñando y pocas medidas se destinaron a mantener una población original. Se desencadenaba así una transformación socioeconómica sin demasiadas alternativas en la mayor parte de los casos.

---

<sup>2</sup> El Plan de salvaguarda es la figura de planeamiento principal en el sector delimitado, teniendo validez incluso en caso de contradicción con el Plan local de urbanismo, con el que no existía obligación de coordinación ni complementariedad.

Diríamos por tanto que, aplicados en un contexto histórico favorable a la renovación urbana, impidieron la demolición de cierto patrimonio arquitectónico, aunque con algunas otras consecuencias que ahora vemos con claridad.

#### **7.2.4. Referencias para el planeamiento de ciudades históricas en España: Madrid, Santiago o Vitoria**

En España, el debate alrededor de la protección del patrimonio se desata una década más tarde, en los años setenta y ochenta, pero de nuevo en una situación urbanística de gran producción inmobiliaria que, en muchas ciudades históricas, estaban transformando fuertemente el tejido urbano existente.

Este podría ser el caso de Madrid, donde se redacta el Precatálogo de 1977, precursor del Plan especial Villa de Madrid de 1980. Esta herramienta se basa en un estudio morfotipológico que destaca los elementos considerados individualmente más valiosos, asignando de forma pionera 3 niveles de protección que hoy se aplican casi generalizadamente: el integral, el estructural y el ambiental. No vamos a desgarnar el sentido de cada uno de ellos ni algunos de los problemas que se derivan de interpretar las restricciones establecidas o el cumplimiento de los deberes de conservación. Pero sí vamos a recuperar una cita de la sesión del Pleno del Ayuntamiento para la aprobación de este Precatálogo (1977):

“El documento aprobado es un primer paso en la política municipal de revitalización de la ciudad antigua, absolutamente ineficaz si no se inserta en un planeamiento coherente con la aportación de los medios necesarios para su gestión y realización”.

Esta afirmación revela el conocimiento de la situación existente, y de la necesaria aplicación de una serie de políticas y planes complementarios con estos objetivos. Es ésta una afirmación que quiero destacar a lo largo de todos los ejemplos que se están mostrando, para descartar la idea de que la mera defensa de un cierto patrimonio arquitectónico asegura la conservación de nuestro patrimonio urbano. Es más, cualquier rápido análisis de las sustituciones edificatorias experimentadas en un conjunto histórico revelará que las arquitecturas históricas son minoritarias frente a las nuevas edificaciones<sup>3</sup>.

Los planes especiales para el casco histórico de Vitoria o Santiago en los años 80 son buenos ejemplos de intenciones urbanísticas integradas a nivel de la ciudad para promover la protección del patrimonio urbano. Ambos planes se enfrentan a la pérdida de población y la carencia de condiciones básicas para la habitabilidad del área.

De hecho, en Vitoria, el diagnóstico de las condiciones urbanísticas del casco antiguo detectaba déficits de salubridad, de carencia de servicios adecuados a sus residentes –asistenciales y educativos-, una excesiva ocupación de los interiores de manzana, así como las precarias condiciones socioeconómicas y demográficas de la población –con altas tasas de envejecimiento y de inmigración. Ante esta situación, la mejora de las condiciones de vida y de los servicios disponibles se

<sup>3</sup> Esta ha sido una de las conclusiones más sorprendentes de mi tesis (Pérez-Eguíluz, 2015). En pocos casos de entre los Conjuntos Históricos declarados y estudiados en Castilla y León predominan en número las arquitecturas históricas. Se puede afirmar también que, en líneas generales, el estado de los inmuebles comprendidos en los catálogos edificatorios en las categorías estructural y ambiental es peor que el resto de inmuebles del conjunto histórico.

convierte en prioridad, con la intención de revitalizar un espacio marginalizado. La potenciación de la actividad comercial hasta entonces perdida en los locales, fue un planteamiento complementario en ciertos ejes.

En Santiago de Compostela, tanto el plan general como el plan especial, que fueron aprobados por este orden<sup>4</sup>, fueron complementariamente los que revelaron y acometieron la situación de partida. Un elemento novedoso de los análisis que se hicieron para el plan general fue descubrir que la relación de la ciudad histórica con su entorno natural era un elemento necesario para su conservación, tanto patrimonialmente como en cuanto a sus condiciones urbanísticas. Los *rueiros*, los caminos de salida de la ciudad, habían configurado a su vez un sistema de cuñas verdes de actividad agrícola y naturaleza. Esta relación, que había sido valiosa a nivel productivo, era además ahora un elemento valiosísimo tanto para el paisaje y la comprensión patrimonial de la ciudad, como para la salubridad del centro histórico. A nivel funcional, al contrario que Vitoria, en Santiago se observaban los inconvenientes de acumular un exceso de actividades administrativas, terciarias y de centralidad en el casco histórico. Así, llevaron a cabo un plan para la descentralización de algunas actividades direccionales y congestivas hacia zonas de nuevo crecimiento urbano. El objetivo era que el área central, ya de por sí bastante monumental, pudiera servir de espacio residencial, y para ello desarrollaron programas de rehabilitación y recuperación de viviendas.

Sirvan estos casos, junto con algunos de los ejemplos internacionales anteriores, de ejemplo de cómo una caracterización precisa y un diagnóstico correcto de la situación física y social de las ciudades sirvieron como piedra angular de las actuaciones demandadas. No todos los espacios históricos presentan características iguales y, por ello, la forma de actuar sobre ellos tampoco ha de ser uniforme. Eso sí, en todos estos casos se apostaba fuertemente por una serie de objetivos que guiaban los planes y políticas urbanas, haciendo partícipe al resto de la ciudad.

### **7.3. ¿CÓMO APLICAR Y DISEÑAR ESTOS TRABAJOS Y QUÉ RECURSOS PODEMOS NECESITAR?**

Utilizando como ilustración algunos trabajos que han sido realizados recientemente en el Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid (España), veremos cómo adaptar la manera de trabajar a un contexto más cercano, temporal y geográficamente hablando, y cómo establecer preguntas para desarrollar el diagnóstico.

#### **7.3.1. Una aproximación múltiple: legislativa, geográfica y urbanística**

Un elemento importante para entender el contexto de cada caso de estudio y la posible actuación es el conocimiento del marco normativo y legislativo existente. En España, y más concretamente en Castilla y León, la relación entre la legislación urbanística y la patrimonial no es muy extensa pero existe. La declaración de conjuntos históricos como la figura de protección patrimonial más cercana a lo que entendemos por patrimonio urbano, conlleva la redacción de un planeamiento que asegure su protección, así como el mantenimiento de su estructura urbana, la silueta paisajística y otras características que determinaron

---

4 Plan general de ordenación urbana de Santiago de Compostela 1988-89, y Plan de rehabilitación de la ciudad histórica de Santiago 1988-94.

su declaración (Ley de Patrimonio Histórico Español, 1985 y Ley de Patrimonio de Castilla y León, 2002). En relación con la caracterización, análisis y diagnóstico, tanto la Ley de Patrimonio como Ley de Urbanismo de Castilla y León (1999 y posteriores modificaciones) recogen los contenidos mínimos que habrá de tener este plan. Se habla de documentos de información territorial y urbanística a nivel socio cultural, un análisis del conjunto como un todo coherente que depende de la síntesis de los elementos que lo componen y otros análisis a nivel arqueológico. Esta genérica descripción de contenidos no es más que un marco en la que insertar los trabajos que, como planificadores e investigadores, consideremos necesarios. En estas páginas se viene ilustrando cómo cada caso concreto y los objetivos específicos son los que determinarán el proceso de caracterización.

Podemos perfilar algunos planteamientos desde una perspectiva de acercamiento a un hipotético caso de estudio, siguiendo una lógica de cambios de escala. Para empezar, hasta ahora poco o nada se ha dicho de las condiciones territoriales de las ciudades históricas. No quiere decir que se ignorasen, pero no podemos acometer ningún trabajo de caracterización urbana sin una mínima aproximación a la caracterización territorial. Estudiar conjuntos históricos en una región como Castilla y León requiere ser consciente de la situación de baja densidad de habitantes y del proceso de despoblación y envejecimiento que se sigue produciendo. También se observará la estructura de multitud de pequeños núcleos y pocas ciudades en una vasta superficie geográfica, así como las condiciones productivas –situación de escasos polos industriales, centros prestadores de servicios y áreas agrícolas. Estos condicionantes externos a las ciudades no pueden pasarse por alto, y como en el caso de los análisis urbanos, en cada región serán unos los factores más determinantes a tener en cuenta.

Sin abandonar la visión territorial, otro de los acercamientos que requeriría todo trabajo de análisis y diagnóstico es una contextualización patrimonial. Entender la singularidad de cada caso y las relaciones que existen con otros espacios urbanos históricos arrojará un mejor conocimiento del caso y dará pautas de actuación o también puntos fuertes a proteger.

Esto mismo puede aplicarse al seno mismo de la ciudad objeto de estudio. A nivel urbano, la estructura de la ciudad se ha desarrollado a través de una evolución histórica que puede explicar su configuración actual. Saber cómo ha crecido y cómo se ha transformado no es sólo una tarea de secuenciación cronológica para conocer los inmuebles históricos y cómo han llegado a nuestros días con la función que hoy conocemos. El conocimiento verdaderamente interesante requiere una labor de interpretación de aquellas visiones de futuro o expectativas que han existido, principalmente en su pasado reciente. Ahí están las claves de la estructura socioeconómica, funcional e incluso física de la ciudad actual. En este sentido, las monografías locales pueden servir de ayuda, pero muchas de las veces las claves pueden descubrirse en el planeamiento reciente. En los planes se reflejan grandes proyectos urbanos, se puede ver o interpretar los objetivos que se perseguían, se anticipan con más claridad algunas de las consecuencias que hoy observamos o se entienden procesos que requieren años de transformación. Hablando de ciudades, los sucesivos análisis que se hayan llevado a cabo nos darán lecturas de densidad y edad de la población, de ocupación o nivel de formación, densidades de edificación o usos del suelo. Estos análisis que podremos actualizar al momento actual, nos dan las pistas sobre las que interpretar el proceso vivido.

Con toda esa información cobrará verdadero sentido la interpretación de la ciudad que hagamos, en la que explicaremos el papel que juega el espacio

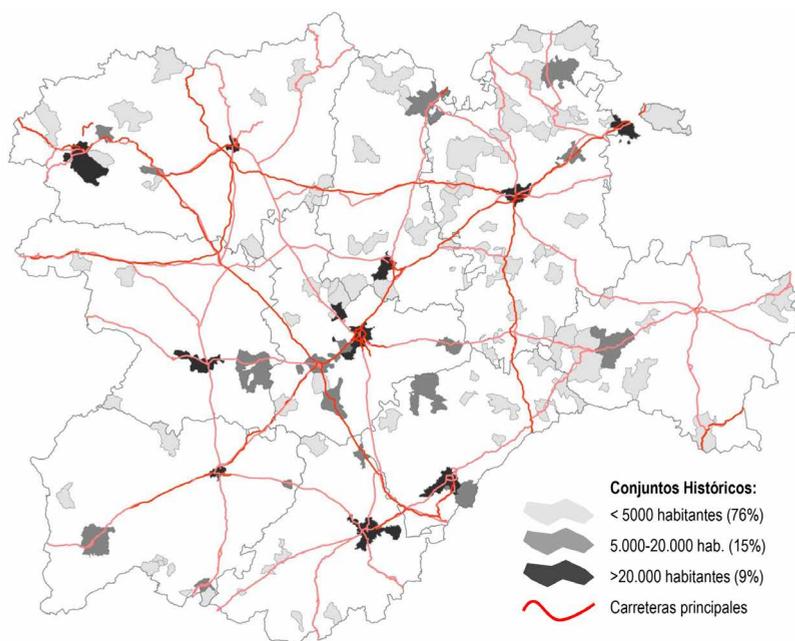


Fig. 7.1. Municipios con Conjuntos Históricos en la comunidad de Castilla y León. Este plano basado en la población municipal y las comunicaciones rodadas nos anticipa la diversidad de situaciones territoriales y urbanas.

Fuente: elaboración propia, 2013.

patrimonial objeto de nuestro trabajo. Ahora sí, los planos de usos del suelo y actividades, planos de edad de la edificación, planos de actividad inmobiliaria o de estado de la edificación y los análisis socioeconómicos que podamos llevar a cabo, todos ellos se habrán puesto en relación con su entorno geográfico y con su pasado. A la vista de la necesidad de toda esta información, queda clara la complejidad que esconden los tejidos históricos. Por muy marcada que sea la tendencia observada —ya sean procesos de degradación, de gentrificación, de transformación inmobiliaria o cambios de uso—, son espacios que dan cobijo a una multitud de situaciones en contraste, tanto en su aspecto morfológico, o como espacio residencial, de centralidad y actividad comercial.

### 7.3.2. El estudio para la caracterización del Conjunto Histórico de la ciudad de Valladolid

En el Instituto universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid se ha tenido la oportunidad de trabajar profundamente sobre el centro histórico de Valladolid tanto en la década de los 80, en los trabajos previos al Plan Especial que finalmente fue aprobado en 1997, como en 2012 para la reciente revisión tanto del Plan especial como del Plan general. Esta franja de más de 20 años, combinada con otras investigaciones complementarias sobre materias como el comercio o la producción inmobiliaria, constituyen un proceso de estudio y diagnóstico completo que nos permite precisar los fenómenos que se han producido y aquellos que se están llevando a cabo actualmente.

No cabe recoger en estas páginas todo el proceso de caracterización que se ha realizado, siguiendo las consideraciones hasta ahora expuestas<sup>5</sup>. Tan solo comentaremos algunos de los hechos más destacables, para aproximarnos al conocimiento del centro histórico de esta capital de la comunidad, polo industrial y centro de un alfoz que engloba 23 municipios y más de 414.281 habitantes<sup>6</sup>. En cualquier caso, los objetivos del trabajo, haciendo suyos los de la propia Revisión del Planeamiento, son el reequilibrio funcional y socioeconómico de la ciudad, y la preservación de una rica estructura morfológica y patrimonial de sus tejidos históricos. Nos centraremos en realizar un acercamiento a su estado patrimonial y de transformaciones morfológicas, una breve caracterización funcional y un pequeño acercamiento al funcionamiento del mercado inmobiliario reciente.

El conjunto histórico de Valladolid<sup>7</sup>, declarado monumento histórico-artístico en 1978, reconoce, incluso desde documentos oficiales como el propio Plan Especial de 1997, la existencia de tan solo

“(...) fragmentos, desordenados y en gran parte inconexos, de lo que fue la ciudad histórica de Valladolid, como resultado de un largo proceso de malformaciones y deformaciones urbanas, arrastrado ya desde el siglo XIX, y que culmina en el ignominioso periodo de destrucción y depredación de la ciudad, en los recientes años 60 y 70” (Memoria PECH, 1997).

Simplemente a nivel de transformaciones tipológicas, en nuestros trabajos se ha podido cartografiar con precisión las sustituciones inmobiliarias llevadas a cabo, las rehabilitaciones y la pervivencia de edificación tradicional. Este proceso, referido en el tiempo gracias a las dos fases de estudios que han sido comentados, distingue en especial los periodos anteriores a la redacción del Plan especial y más recientemente los que corresponden a las distintas revisiones del planeamiento general, es decir: anterior a 1986, 1987-1997, 1998-2003 y 2004-2012.

Tradicionalmente se ha conocido Valladolid por las contundentes transformaciones edificatorias que en cuestión de cambios tipológicos y de densidad afectaron al centro en los años setenta y ochenta. Solà-Morales lo definía como “la constante reforma de crecer sobre sí misma”. El propio Plan especial y diversos estudios han señalado la ausencia de una verdadera práctica urbanística a la hora de proyectar y pensar el crecimiento de la ciudad antigua durante los siglos XIX y XX. Los dos mecanismos principales de crecimiento y densificación fueron la Reforma de alineaciones de 1950, heredera del Plan Cort de 1939, que se basaba en establecer secciones de calle, una relación de anchura de calle y altura de edificación que alimentó la sustitución de edificios históricos. Este mecanismo inició el conflicto que se establece entre monumentos, fragmentos decimonónicos y numerosos bloques especulativos que se instalaron desde entonces. El segundo mecanismo fue la Revisión y reforma de alineaciones de 1969, el “Plan Mesones”, que para el casco urbano concretó las alineaciones dictadas por el Plan Comarcal, y afianzó los excesos en la densidad con una edificabilidad general de 12 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> para toda la ciudad consolidada.

5 Un texto más completo sobre el análisis y la caracterización vallisoletana puede encontrarse en Pérez-Eguíluz (2015).

6 Datos de población extraídos del Censo de Población: INE 2011, siendo coherentes con los datos del resto de imágenes que serán mostradas.

7 Aunque el límite de la declaración es un trazado sinuoso y complejo en el centro de la ciudad, en adelante se hablará de centro histórico haciendo referencia al espacio delimitado por el Plan Especial, de unas 191 ha.

En el plano elaborado por el Instituto de Urbanística en 1986 se veía con claridad este proceso que afectó especialmente a una corona periférica del centro histórico. Cuando se extiende dicho criterio hasta fechas más recientes, se observa como el proceso ha continuado con especial incidencia alrededor de un espacio que denominamos “el centro del centro”. Pero las sustituciones no tienen las mismas características y se combinan con intervenciones de rehabilitación completa de la edificación que producen nuevos productos inmobiliarios como veremos posteriormente. En síntesis, puede afirmarse que las intervenciones edificatorias realizadas a partir de 1987 han venido a reforzar las dos características básicas del ámbito de estudio: la centralidad y la apariencia histórica –ya sea a través de sustituciones historicistas o de “rehabilitaciones” profundas– a pesar de entrar en contradicción con la tipología edificatoria y suponer un detrimento de la población residente.

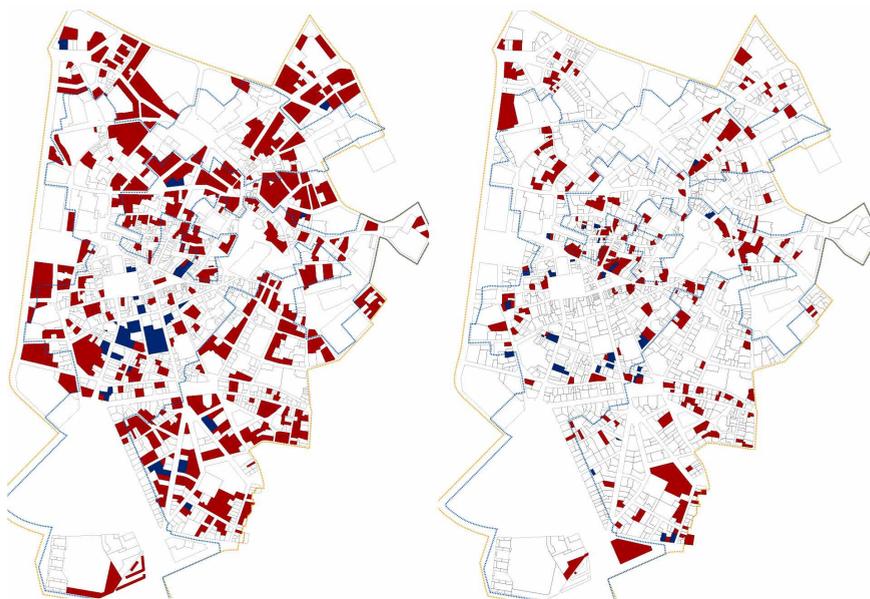


Fig. 7.2. Planos de sustituciones edificatorias entre 1950-1986 (izq) y 1987-2012 (dcha). En rojo sustituciones con uso residencial, en azul terciario. Fases de transformación cuantitativa y de transformación cualitativa respectivamente. Fuente: elaboración propia, 2012.

Un análisis cuantitativo refleja el ritmo de esta transformación, con un extremo final condicionado por la crisis económica (figura 7.3). Se observa la disminución de las sustituciones tipológicas, un hecho marcado por la existencia de un menor número de edificios potencialmente sustituibles, y no tanto por una mayor concienciación o por efecto de la protección del planeamiento especial. Esta afirmación se entiende a la vista de la segunda gráfica, que expresa el porcentaje con respecto al total de la edificación aun sin intervenir. Lo que sí se ha constatado es un cambio en la estrategia inmobiliaria. No pudiendo alcanzar los incrementos edificatorios de décadas pasadas, la plusvalía se busca por la vía del “aumento de calidad” y por nuevos productos inmobiliarios, como los apartamentos y estudios y sobre todo, las plazas de aparcamiento subterráneo.

Este centro histórico ha mantenido sus características de centralidad, no solo geométrica, sino también simbólica y funcional. Si morfológicamente se apreciaba la heterogeneidad de sectores en el centro histórico, funcionalmente

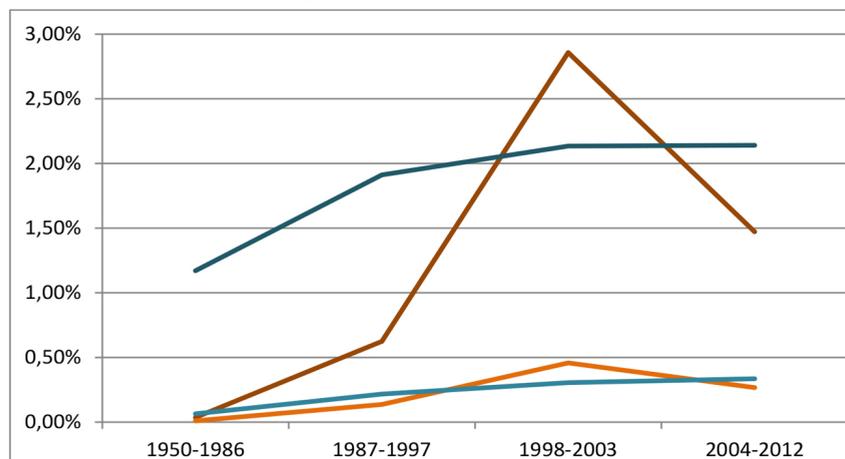
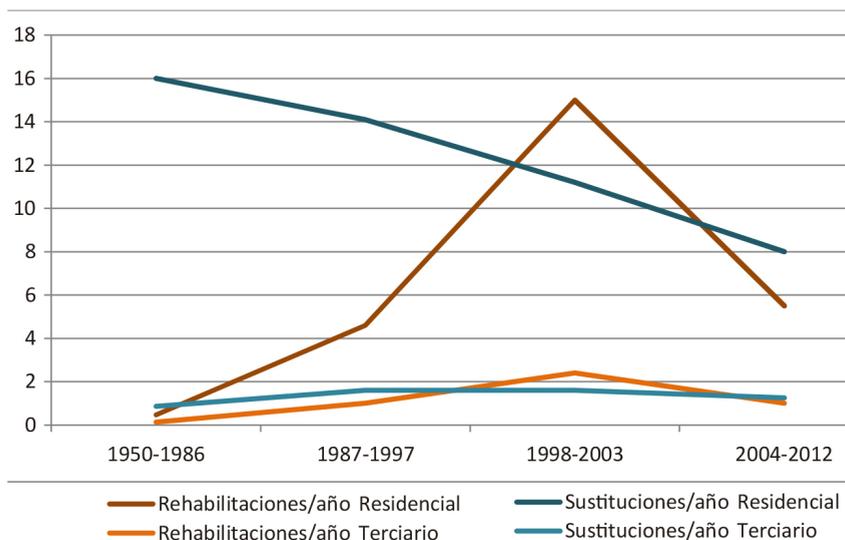


Fig. 7.3. Gráficas de producción inmobiliaria en el centro histórico de Valladolid. Arriba, número de intervenciones por año. Abajo, porcentaje que representan sobre el total no intervenido.

Fuente: elaboración propia, 2012.

las diferencias son todavía más claras. A grandes rasgos existe un claro “centro del centro” al sur de la plaza Mayor, junto con una serie de cuñas residenciales y otras de equipamientos y servicios. Aunque no tiene cabida en estas líneas, han existido procesos históricos que han conducido a esta diferenciación<sup>8</sup>, y que explican también las condiciones demográficas y socioeconómicas que se observan hoy en día.

Este análisis funcional, o más bien, la síntesis que aquí se comparte, es fruto de un minucioso trabajo de campo que señaló los usos tanto en planta baja como en las plantas superiores de cada parcela. El estudio de los usos reales en las plantas altas de los edificios reveló una mayor proporción de actividades no residenciales de las que se apreciaron a través del impuesto de actividades económicas, e incluso de las que cabría esperar de unas ordenanzas existentes que restringen tales usos, ya sea en porcentaje o a partir de ciertas alturas. Esto es especialmente evidente

8 Muchos de estos procesos están claramente definidos por Alfonso Álvarez Mora (2005).



En concreto, en las áreas centrales funcionalmente hablando, la presencia de apartamentos y estudios en las nuevas promociones o rehabilitaciones, cuestionan que se esté ampliando la capacidad residencial del centro, en favor de actividades económicas o unidades demográficas concretas. Aunque se agote la edificabilidad establecida y sea similar a la precedente, se trata claramente de un cambio cualitativo. Sin lugar a dudas, el producto por excelencia son los garajes, sin límite de edificabilidad y en área con déficit de aparcamiento. No se pueden entender como un elemento exclusivamente ligado a la producción de nuevas viviendas, ya que la media supera los 2,5 aparcamientos por vivienda.

En los casos de la “periferia del centro” que se han analizado, tanto los incrementos en el número de viviendas como en el número de sótanos, aun existiendo, son más modestos. No diremos que es un proceso totalmente homogéneo, pero esto es indicativo probablemente de un espacio residencial de cierta exclusividad, con viviendas de mayor tamaño comparativamente hablando, que no renuncian a la calidad de un entorno patrimonial o a una imagen arquitectónica más o menos historicista.

#### Referencia y modelo optimizado:

##### El caso de Plaza Mayor 18, 19

Este proyecto se presentó en mayo de 2005. Contemplaba la construcción de 27 viviendas, 4 estudios, locales y tres sótanos de aparcamientos, lo que suponía el derribo de los dos edificios preexistentes, uno declarado en ruina y el otro con la fachada protegida. Fue tramitado como modificación puntual de Plan General, también de PECH, asignándose una edificabilidad de 4,4m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, índice superior a las características tradicionales del centro histórico.

Las viviendas que se proyectan tienen desde 26 m<sup>2</sup>, la menor, hasta 82 m<sup>2</sup>, la mayor. Esto delata una oferta residencial muy vinculada al apartamento o al estudio. Por tanto no es preciso afirmar que con ello se aumenta la capacidad residencial del centro, sino su capacidad como espacio económico. El edificio antiguo disponía de cuatro plantas y un sótano, 18 viviendas antes de la intervención frente a las 27 finales además de los estudios, a lo que hay que añadir una cuarta planta de sótano incorporada en fase de obra.

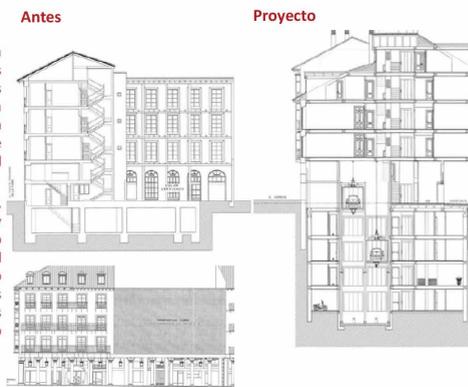


Fig. 7.5. Proyecto de sustitución de edificación en la Plaza Mayor de Valladolid, correspondiendo claramente al modelo de cambio cualitativo en los productos inmobiliarios ofertados, y cuantitativo a nivel de plazas de aparcamiento.

Fuente: Archivo municipal de Valladolid, 2012 y Avance de la revisión del PGOU de Valladolid, 2012.

## 7.4. FUENTES DE INFORMACIÓN Y TRABAJO A PARTIR DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA. TRABAJO DE GABINETE Y TRABAJO DE CAMPO

Antes de terminar este capítulo, conviene hacer una serie de reflexiones acerca de las fuentes de información y el trabajo con sistemas de información geográfica. En la actualidad, poseemos multitud de dispositivos y servicios que pueden aportar datos urbanísticos útiles para nuestras investigaciones. Nos referimos por ejemplo a organismos como el Instituto Nacional de Estadística o a la Dirección General del Catastro, e incluso otro conglomerado de aplicaciones o dispositivos que se conoce como *big data* cuya información está más o menos a nuestro alcance para ser explotada según nuestros objetivos. Pero el hecho de que exista dicha información, gratuitamente o de pago, no supone que haya terminado nuestro trabajo de análisis. Más allá de la tarea instrumental de importación y representación de los datos, está la de su interpretación, comprensión y adaptación a nuestras necesidades. Pondremos un ejemplo, como es el de obtener la edad de la edificación y las posibles reformas a partir de la sede electrónica de la Dirección

General del Catastro, con el objetivo de analizar las transformaciones edificatorias como hemos visto anteriormente<sup>9</sup>.

En primer lugar hemos de conocer bien el origen de la información, su organización y cómo interpretarla de acuerdo a nuestros intereses. Volviendo al ejemplo mencionado, Catastro proporciona la edad de la edificación por inmueble así como la existencia de rehabilitaciones. En nuestro trabajo, donde realizábamos el análisis por parcela, utilizábamos los datos provenientes de la edificación principal, parámetro no recogido en esta fuente de información. Como nuestra unidad de recogida de información –la parcela- es más amplia, se solventó dicha adaptación tomando los datos de menor y mayor edad existentes en dicha parcela, seleccionando posteriormente el adecuado mediante trabajo de campo.

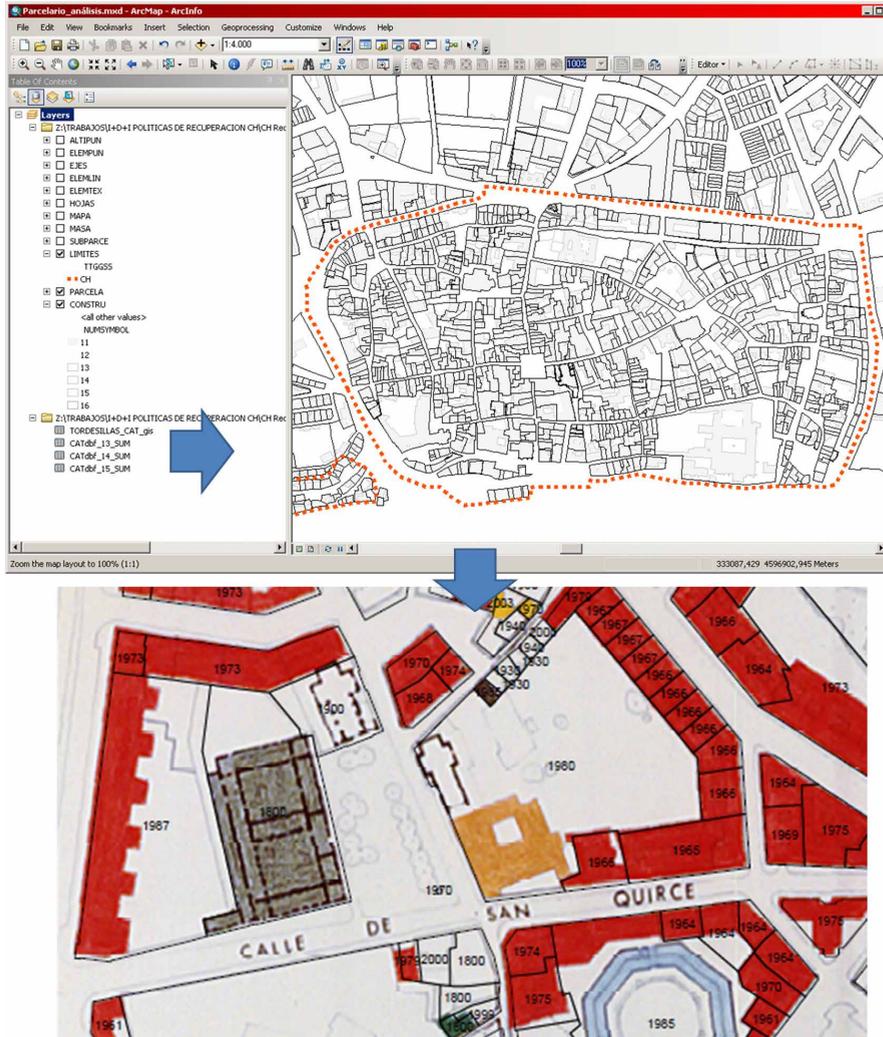


Fig. 7.6. Importación de datos procedentes de Infraestructuras de Datos Espaciales como herramienta para realizar trabajos de campo y posteriores análisis urbanos. Fuente: Elaboración propia.

<sup>9</sup> Al igual que este ejemplo, podríamos haber utilizado la página del INE para obtener y descargar datos demográficos e incluso de hogares. Estos servicios disponen de manuales para explicar su metodología de recogida de información, el sistema de descarga y explotación, algunos de los cuales se han recogido en la bibliografía.

Siguiendo con ejemplos de obtención de datos que plantean retos, hablaremos de la detección de obras de rehabilitación. Catastro recoge algunos datos de dichas intervenciones, ya que sirven para adaptar y actualizar el impuesto que cada propietario ha de pagar en función del estado de la edificación, pero no podemos tomarlo directamente. En primer lugar hubo que interpretar qué niveles de rehabilitación fiscal considerábamos adecuados a nuestro criterio de rehabilitación edificatoria. Recordemos que la recopilación de datos catastrales tiene objetivos recaudatorios, por lo que hemos de ser cuidadosos con la interpretación de los datos y su precisión. Por todo ello no está de más hacer una comprobación mediante trabajo de campo, o un cruce de datos con otras fuentes, como pudiera ser la consulta de los años de concesión de licencias de obras a través del archivo municipal en los casos dudosos<sup>10</sup>.

Una vez admitida su validez para los objetivos que perseguimos y hechas las adaptaciones necesarias, la representación de los datos tratará de hacer visible y elocuente la caracterización de la situación detectada. Interpretar dicho análisis, sacar datos cuantitativos y cruzar informaciones conducirá a un verdadero diagnóstico y conocimiento del conjunto histórico que se pretenda estudiar, pero esto es una cuestión instrumental, importante sólo en la medida que sea posterior a un buen planteamiento del análisis y las preguntas que queremos formular, como se ha visto en apartados anteriores del capítulo.

## 7.5. CONCLUSIONES

Este capítulo ha pretendido mostrar la utilidad de un acertado diagnóstico así como de una precisa caracterización patrimonial para el planeamiento aplicado a ciudades históricas. Los sucesivos procesos de acercamiento y conocimiento de la realidad perfilarán los objetivos reales de los trabajos. Los ejemplos propuestos han evidenciado como el preciso conocimiento de la situación y unas prioridades muy definidas condujeron a propuestas coherentes con las necesidades expuestas.

Ha quedado bastante clara la heterogeneidad de las situaciones, haciendo imposible la redacción de un manual de cómo estudiar y cómo abordar esta tarea, mucho menos en relación de una batería de medidas en el planeamiento de conservación y protección. Los programas de intervención concretos, el planeamiento y el resto de estrategias complementarias que se han demostrado indispensables, dependerán de cada caso y de las prioridades y objetivos que se marquen. Lo que parece haber sido demostrado es la necesidad de encaminar las acciones a no producir mayores desequilibrios urbanos entre las distintas partes de la ciudad y a buscar una garantía de durabilidad en las actuaciones propuestas, lo que pasa por no ignorar los factores sociales y económicos.

A nivel instrumental, como técnicos y como investigadores es indispensable el dominio del tratamiento de los datos, las definiciones y la precisión en la información.

---

<sup>10</sup> Para no abundar más en ejemplos, si hubiéramos hablado de datos demográficos, como la explotación del censo, hablaríamos de cómo solventar los problemas que surgen para desagregar la información según los sectores de nuestra conveniencia, entre otros.

## 7.6. BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ MORA, Alfonso (1993), “La renovación de los centros urbanos como práctica ideológica”, en *Ciudades 1: La ideología urbanística 25 años después*, Instituto Universitario de Urbanística, Universidad de Valladolid, Valladolid, pp. 19-35.
- ÁLVAREZ MORA, Alfonso (2005), *La construcción histórica de Valladolid. Proyecto de ciudad y lógica de clase*, Universidad de Valladolid, Valladolid.
- ÁLVAREZ MORA, Alfonso (2006), *El mito del centro histórico*. Lupus Inquisidor, Puebla, México.
- BUCHANAN, Colin (1968), *Bath, A study in conservation*, Her Majesty's Stationery Office, London.
- CERVELLATI, Pier Luigi y SCANNAVINI, Roberto (1976), *Bolonia. Política y metodología de la restauración de centros históricos*, Gustavo Gili, Barcelona.
- CERVELLATI, Pier Luigi, SCANNAVINI, Roberto y DE ANGELIS, Carlo (1977), *La nuova cultura delle Città*, Mondadori, Milán.
- CIARDINI, Francesco y FALINI, Paola (1983), *Los centros históricos: Política urbanística y programas de actuación*, Gustavo Gili, Barcelona.
- DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO (2013), *Descarga y tratamiento de información alfanumérica en formato CAT. Manual del usuario*, 25 pp.  
Disponible en: [http://www.catastro.minhap.es/ayuda/manual\\_descargas\\_cat.pdf](http://www.catastro.minhap.es/ayuda/manual_descargas_cat.pdf)
- DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO (2014), *Modelo de datos de cartografía vectorial (formato shapefile)*, 25 pp.  
Disponible en: [http://www.catastro.meh.es/ayuda/manual\\_descriptivo\\_shapefile.pdf](http://www.catastro.meh.es/ayuda/manual_descriptivo_shapefile.pdf)
- FERAULT, Marie-Agnès (2008), *Élaboration des zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (Z.P.P.A.U.P.). Guide pratique*, Ministère de la culture et de la communication, Direction de l'architecture et du patrimoine, Sous-direction des monuments historiques et des espaces protégés, Paris.
- GONZÁLEZ SAN ROMÁN, Miguel Ángel (1995), *Pasado y presente. 10 años de gestión, Rehabilitación Integrada del Centro medieval de Vitoria Gasteiz*, Agencia Municipal de Renovación Urbana y Vivienda S.A., Vitoria.
- MARTÍ ARIS, Carlos (1995), *Santiago de Compostela, la ciudad histórica como presente*, Consorcio de Santiago, Santiago.
- PÉREZ-EGUÍLUZ, Víctor (2012), *Valladolid y Málaga parcela por parcela. Una metodología para el análisis de centros históricos en áreas urbanas*, Trabajo Fin de Máster inédito, Universidad de Valladolid, Valladolid.
- PÉREZ-EGUÍLUZ, Víctor (2015), *¿Patrimonio o Ciudad? Limitaciones de los instrumentos de intervención urbanística en los Conjuntos Históricos de Castilla y León*, Tesis Doctoral inédita, Universidad de Valladolid, Valladolid.
- SOLÀ-MORALES, Manuel de (1985), “Valladolid: la reforma constante de crecer sobre sí misma” en *Revista Anuario Nº1*, Colegio Oficial de Arquitectos de Andalucía Oriental, Sevilla.
- VV.AA. (1978), *Plan especial de protección y conservación de edificios y conjuntos de interés histórico-artístico de la Villa de Madrid, Documentos Escritos*. Gerencia de Urbanismo, Ayuntamiento de Madrid, Madrid.
- VV.AA. (1997), *Les Secteurs Sauvegardés*, La Défense: Ministère de l'Équipement, du Logement, du Transport et du Tourisme, Ministère de la Culture et de la Communication.
- VV.AA. (2008), *Propuesta de revisión del catálogo de edificios protegidos del plan general de Madrid de 1997*, Ayuntamiento de Madrid; Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda, Subdirección General de Planificación y Revitalización del Centro, Madrid.

## 8.

# UNA APROXIMACIÓN A LA UTILIDAD DEL PLANEAMIENTO PRECEDENTE EN EL DIAGNÓSTICO URBANÍSTICO: CASUÍSTICA VALLISOLETANA

Miguel FERNÁNDEZ-MAROTO

*Arquitecto e investigador y doctorando de la  
Universidad de Valladolid, España*  
miguel@institutourbanistica.com

### RESUMEN

El diagnóstico urbanístico -como diagnóstico histórico- estudia la ciudad como realidad construida a lo largo del tiempo. Pero, para poder ser realmente operativo debe atender también a los instrumentos urbanísticos destinados paralelamente a ordenarla. Su plasmación espacial, representada gráficamente a través del plano, permite confrontar ambos elementos desde un punto de vista tanto sincrónico como diacrónico.

La inclusión de los instrumentos de planeamiento precedentes en un diagnóstico urbanístico implica, eso sí, tener en cuenta tanto su condición de "futuros pasados" -no son inmutables- como su articulación jerarquizada -modelo versus fragmento.

A partir de aquí, el análisis de tres fragmentos muy diferentes de la ciudad de Valladolid -la periferia funcionalista de Huerta del Rey, la periferia densa de Delicias y la periferia autoconstruida de Barrio España- permite comprobar el enorme valor del estudio del planeamiento precedente para comprender determinados procesos y fenómenos.

**Palabras clave:** diagnóstico histórico, diagnóstico urbanístico, planeamiento precedente, Valladolid, Huerta del Rey, Delicias, Barrio España.

## 8.

# AN APPROACH TO THE UTILITY OF PRECEDING URBAN PLANNING IN URBAN ANALYSIS: SOME CASES FROM VALLADOLID

Miguel FERNÁNDEZ-MAROTO

*Arquitecto e investigador y doctorando de la  
Universidad de Valladolid, España*  
miguel@institutourbanistica.com

### ABSTRACT

Urban diagnosis -as historical diagnosis- studies the city as an object built over time, but it must also address, in order to be really operative, the urban planning instruments oriented to arrange it. Their spatial character, graphically represented through the plan, allows confronting both elements from a point of view both synchronous and diachronic.

The inclusion of preceding urban planning instruments in urban diagnosis involves taking account of both their status as “past futures” -not immutable- and their hierarchical articulation -model versus fragment.

Afterwards, the analysis of three very different fragments of the city of Valladolid -the functionalist periphery of Huerta del Rey, the dense periphery of Delicias and the self-built periphery of Barrio España- allows checking the enormous value of the study of the preceding urban planning in order to understand certain processes and phenomena.

**Keywords:** historic diagnosis, urban diagnosis, preceding urban planning, Valladolid, Huerta del Rey, Delicias, Barrio España.

## **8.1. CARACTERIZACIÓN DEL DIAGNÓSTICO URBANÍSTICO COMO DIAGNÓSTICO HISTÓRICO: FINES Y OBJETOS**

El diagnóstico urbanístico adquiere, en la mayor parte de las ocasiones, con mayor o menor profundidad, carácter de diagnóstico histórico, es decir, atiende a la evolución a lo largo del tiempo de los objetos que analiza.

En este sentido, el diagnóstico urbanístico da lugar necesariamente a un determinado relato o historia que de una forma directa o intuitiva calificaríamos como historia “urbanística”. Pero, ¿qué entendemos por historia urbanística, o a qué nos referimos exactamente cuando hablamos de diagnóstico urbanístico dentro del contexto del diagnóstico histórico? La cuestión terminológica resulta aquí fundamental.

Diagnóstico urbanístico, diagnóstico urbano, historia urbanística, historia urbana son términos que en ocasiones se emplean de forma indistinta, si bien definen aproximaciones diferentes, por lo que es necesario aclarar su significado, que en todo caso está sometido a múltiples matizaciones. En este sentido, lo que se propone a continuación es solo “una” definición del diagnóstico urbanístico en el marco del diagnóstico histórico, lo que no excluye, por lo tanto, la existencia de otras.

En primer lugar, podemos partir de la idea de que el urbanismo constituye por un lado un saber -con un innegable componente histórico- orientado al estudio y el conocimiento de lo urbano, pero también es una práctica o una técnica de intervención sobre lo urbano, idea que se asocia al concepto de la urbanística, apelativo de esa práctica o técnica.

Desde este punto de vista, la diferencia entre el calificativo urbano y el calificativo urbanístico bien puede delimitar la diferencia entre una aproximación únicamente analítica y una aproximación que introduce una componente operativa, es decir, orientada no solo al análisis, sino a la actuación posterior basada en dicho análisis.

En segundo lugar, además de plantear una delimitación terminológica relativa a los fines, también se puede establecer una delimitación relativa a los objetos del diagnóstico.

Así, el empleo del término urbano se asociaría al objeto ciudad, es decir, a la realidad material, espacialmente aprehensible y construida en el tiempo -objeto pues de la historia urbana o historia de la ciudad. Por el contrario, el término urbanístico se asociaría más bien a un objeto diferente que no es sino el urbanismo como saber -historia del urbanismo- o más exactamente en este caso a la urbanística como técnica, la cual se traduce una serie de diversos documentos orientados a ordenar esa realidad material que es la ciudad y que también van cambiando a lo largo del tiempo -objeto por lo tanto de lo que podríamos calificar como historia urbanística.

Desde este punto de vista, deberíamos afirmar por lo tanto que el diagnóstico cuyo objeto es la realidad construida es un diagnóstico urbano -por analogía con la historia urbana-, mientras que si su objeto son los documentos urbanísticos estaríamos hablando de diagnóstico urbanístico -por analogía también con la historia urbanística.

Sin embargo, es en este punto en el que nos vemos obligados a quebrar de alguna forma esta lógica terminológica, en la medida en que si entendemos el diagnóstico urbanístico como un diagnóstico operativo, dicho diagnóstico no

puede prescindir de ninguno de estos dos objetos, es decir, no puede prescindir ni de la ciudad como realidad construida a lo largo del tiempo ni de los instrumentos urbanísticos que paralelamente se orientaban a ordenarla.

## 8.2. METODOLOGÍA DEL DIAGNÓSTICO URBANÍSTICO

En la medida en que ha de trabajar con los dos objetos a que nos acabamos de referir, el diagnóstico urbanístico que aquí estamos definiendo tiene que sustentarse como condición de partida en un conocimiento suficiente de tales objetos, es decir, en una descripción precisa y detallada del espacio urbano que se analiza y de los instrumentos urbanísticos que han intervenido en su ordenación.

Por un lado, se necesita una aproximación a la ciudad construida, a sus procesos de crecimiento y de transformación, lo que en un análisis desde el punto de vista histórico nos conduce en último término al plano de la ciudad -entendido como levantamiento gráfico-, o más bien a los planos, que se constituyen en testigos sucesivos de tales procesos. "El plano es el lugar de la historia en la ciudad" en palabras de Juan Luis de las Rivas Sanz (1992, p. 125).

Por otro lado, hay que atender a los instrumentos urbanísticos que en diferentes momentos proponen alternativas -materializadas o no- para la ordenación de esos procesos de crecimiento y transformación, es decir, a los planes en sus diversas variantes y escalas, planes que por otro lado son también planos -entendidos aquí como proyección gráfica de una idea:

"El plano tiene además en sí un contenido propositivo en cuanto que es el medio en el que se desenvuelve el proyecto. Su doble condición -esto es así, esto podría ser así- a la vez descriptiva y representativa se estabiliza en su referencia al lugar considerado" (De las Rivas, 1992, p. 167).

La forma gráfica en que se expresan y condensan ambos objetos revela la importancia que para el diagnóstico urbanístico tiene la componente espacial que los caracteriza. Alfonso Álvarez Mora (1996) señala en este sentido que "la historia, cuando ésta trata de analizar un fenómeno tan complejo como es la ciudad, debe concebirse como un ejercicio científico en el que la componente espacial debe tener un lugar preponderante". Asimismo, comenta que ello incluye "la introducción en el análisis, en su calidad de componentes metodológicos de investigación, de los mecanismos que intervienen en la construcción física de la ciudad, es decir, aquellos que nos proporciona la disciplina urbanística".

La componente espacial se convierte de hecho en la llave que nos permite acceder a una mejor comprensión de los fenómenos urbanos en toda su complejidad, mediante el análisis de la dialéctica que se genera entre el espacio construido y el espacio proyectado, entre la ciudad que crece y se transforma en la realidad y la idea de ciudad que paralelamente se va también transformando de mano de quienes proyectan su futuro.

A través de esta comparación o confrontación, es cómo se pueden extraer conclusiones más precisas sobre un determinado hecho urbano en determinado momento histórico -análisis sincrónico-, o a lo largo de un determinado periodo de tiempo -análisis diacrónico.

Sin embargo, es habitual observar cómo el diagnóstico urbanístico adquiere en muchas ocasiones el carácter más bien del “diagnóstico urbano” tal y como antes lo definíamos, es decir, circunscrito al análisis de la realidad construida, obviando en qué medida el planeamiento urbanístico ha marcado -o no- los fenómenos observados.

Se generan así historias urbanas que evidentemente no carecen de interés, pero que en mayor o menor medida están renunciando a un conocimiento más preciso y que además, en determinados momentos históricos, permite poner en relación lo local con un contexto más amplio en el que gana relevancia.

### **8.3. LA CONDICIÓN DEL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO COMO “FUTURO PASADO”**

La valoración de los instrumentos de planeamiento urbanístico en un marco de diagnóstico de carácter histórico exige un acercamiento a los mismos adaptado a sus características particulares. En este sentido, hay que partir de la idea fundamental de que el planeamiento urbanístico, además de por otras muchas cosas, se caracteriza por una condición esencial que podemos resumir perfectamente por medio del siguiente oxímoron: “futuro pasado”.

Parece resultar evidente que toda idea de planificación -urbanística o no- lleva asociada la de futuro, en la medida en que planificar significa dirigir y encauzar una determinada actuación de forma anticipada. En el caso de la planificación urbanística, en tanto que planificación espacial, esta anticipación conlleva, entre otras, una respuesta espacial, en una forma urbana más o menos precisa que se proyecta y se representa en el plano tal y como se piensa, pero que aún no existe.

Evidentemente, esa forma urbana proyectada se piensa con voluntad de orientarse en realidad, pero tal y como nos recuerda Bernardo Secchi (2004, p. 155), “lo que razonablemente podemos decir del futuro es quizá muy poco, tal vez rápidamente destinado a ser falsificado por los hechos”.

Efectivamente, el futuro se proyecta desde un presente, y ese presente se convierte rápidamente en pasado junto con ese futuro que desde él se ha pensado. Lo que este pequeño trabalenguas quiere transmitir es que lo que se proyecta desde un determinado contexto necesariamente ha de cambiar en la medida en que cambian las circunstancias, que es siempre.

Podemos recurrir de nuevo en este sentido a las palabras de Secchi (2004, p. 157):

“El futuro no es solo algo que viene a nuestro encuentro y que tratamos de prever. Es también, y al menos en parte, una construcción propia, producto de los juicios que expresamos al afrontar el presente, de las imágenes y las expectativas que ellos construyen, de los proyectos en los cuales se representan.”

Es en este sentido en el que calificamos el planeamiento urbanístico como “futuro pasado”, en la medida en que, desde el mismo momento en que se anticipa una forma, se ha de ser consciente de que dicha forma no puede entenderse como una especie de foto fija. Dada la complejidad que quizá hoy más que nunca está implícita en el hecho urbano, lo que era futuro se convierte rápidamente en pasado, pero eso no anula ni mucho menos sus potencialidades, sino que las integra en una evolución paralela a la de la propia realidad urbana a la que se refiere y que se ha de entender en el marco de la lógica histórica, que es siempre acumulativa.

Cada plan constituye un programa, un guión, y los que se suceden posteriormente intervienen sobre ese guión y lo modifican de una u otra forma y con mayor o menor intensidad, pero, al igual que ocurre con la propia ciudad, muy raramente pueden hacer tabula rasa. Si antes nos referíamos a la permanencia del plano de la ciudad, del mismo modo podemos afirmar que las razones últimas de determinados fenómenos urbanos que alcanzan finalmente una formalización material, física, están en muchas ocasiones ocultas en alguno de esos “futuros pasados”.

#### **8.4. PLANEAMIENTO GENERAL Y PLANEAMIENTO DE DETALLE: MODELO VS. FRAGMENTO**

Para que sea posible este acercamiento al planeamiento entendido como “futuro pasado” en el marco del diagnóstico urbanístico es necesario superar también una dificultad muy habitual: la incorrecta comprensión -o incluso la ignorancia- de que el planeamiento es un conjunto jerarquizado, imbricado y acumulado de instrumentos.

Como bien sabemos, de una forma simplificada, los instrumentos de planeamiento se dividen en dos grandes grupos: el planeamiento general, que propone un esquema o estructura global para el conjunto de la ciudad, y el planeamiento de detalle, encargado de materializar dicho esquema en un espacio urbano concreto dentro de ella.

En este sentido, los instrumentos de planeamiento de detalle, ya sean de desarrollo de nuevas áreas -como por ejemplo el planeamiento parcial- o de reforma de las ya existentes -caso del planeamiento especial de reforma interior, entre otros-, mantienen en mucha mayor medida el carácter de proyectos urbanos, en el sentido de que proponen soluciones formales que impulsan a reducir una eventual valoración de los mismos a la determinación de si dichas soluciones se han efectivamente materializado o construido, tal y como antes señalábamos.

Así, a la hora de realizar un diagnóstico urbanístico sobre determinado espacio urbano, es habitual dirigirse al planeamiento de detalle vigente en dicho espacio para valorar sencillamente si las formas dibujadas se han convertido en formas construidas, aun con alguna que otra pequeña alteración o variación.

Del mismo modo, cuando el diagnóstico se produce a escala de conjunto, como cuando se revisa el planeamiento general en determinada ciudad, el papel del planeamiento en dicho diagnóstico se reduce muchas veces a realizar esa misma verificación para todos y cada uno de los instrumentos de planeamiento de detalle vigentes en el momento de iniciarse la revisión, contabilizando cuáles se han ejecutado y cuáles no.

El diagnóstico suele reservar, pues, al planeamiento precedente un análisis meramente cuantitativo que indudablemente es necesario pero no suficiente, porque renuncia a su evaluación cualitativa. Se obvia que no sólo el planeamiento vigente es relevante, sino que muchas veces las claves para entender determinados fenómenos se hallan en otros planes anteriores, de los que se derivan los que en ese momento están vigentes.

Asimismo, se obvia que el planeamiento de detalle es inseparable del planeamiento general y, por lo tanto, que es necesario afrontar la dialéctica que ambos constituyen. Adentrarse en las contradicciones entre el modelo urbano y los fragmentos que lo conforman, y atender a la evolución en el tiempo de esta

dialéctica, que sólo se evidencia en los instrumentos de planeamiento, es una tarea imprescindible.

Juan Luis de las Rivas Sanz (1992, p. 164) afirma que “el nuevo proyecto urbano debería fundarse en esa dialéctica entre la unidad y el fragmento, continuidad y discontinuidad, identidad y diferencia, en aquello que encontramos en las ciudades reales”. El planeamiento y la realidad urbana, la ciudad construida y la ciudad pensada, constituyen efectivamente las dos caras de la misma moneda.

En este sentido, lo que queremos plantear es que, a la hora de elaborar nuevas políticas urbanas, incluyendo aquí especialmente las que se orientan hacia la ciudad existente, es necesario atender a esa doble realidad, sin olvidar la que permanece oculta a la vista. El estudio del planeamiento precedente -y de su evolución en el tiempo- nos puede ayudar, sin duda, a analizar críticamente las políticas que se han puesto en marcha y, en función de ello, a diseñar actuaciones más eficaces en tanto en cuanto serán conscientes de los éxitos y de los fracasos de las que las precedieron.

Así, proponemos a continuación un recorrido por tres tejidos urbanos de la ciudad de Valladolid de características muy diferentes pero que comparten una condición: el análisis de algunos instrumentos de planeamiento que, en diferentes momentos de su evolución, se dirigieron a ordenarlos a la hora de aportar algunas claves para entender tanto los fracasos de determinadas políticas como los aspectos a tener en cuenta al enfrentarse a ciertos fenómenos que estos tejidos están hoy experimentando.

## 8.5. LA PERIFERIA FUNCIONALISTA: HUERTA DEL REY

Huerta del Rey constituye sin lugar a duda una de las “historias urbanísticas” más interesantes de Valladolid, ya que fue un proyecto pensado y ejecutado a lo largo de buena parte del siglo XX a través de sucesivos planes urbanísticos.

El espacio que ocupa Huerta del Rey, ubicado justo enfrente del actual centro histórico, al otro lado del río Pisuegra, se entendió desde finales del siglo XIX como un espacio natural de crecimiento de la ciudad. Así lo recogió César Cort en 1939 en su Proyecto de ensanche y extensión de la capital, con el plan general de alineaciones para el interior, que planteaba Huerta del Rey en términos de “ensanche burgués”<sup>1</sup>, es decir, como nuevo espacio de prestigio para la ciudad, complementario en este sentido de un centro histórico sometido a una importante reestructuración.

El Ayuntamiento, plenamente identificado con esta idea, inició tímidamente las obras que esta ambiciosa propuesta requería, pero no fue capaz de llevarlas a su término en un plazo razonable, lo que en parte motivó el desembarco en el proyecto de la Dirección General de Urbanismo. Así, ambos organismos convocaron de forma conjunta en 1958 un concurso de planeamiento urbanístico que revisara la ordenación prevista en un amplio sector delimitado sobre una superficie total de 250 hectáreas, de las que 60 -la primera fase- debían desarrollarse a nivel detallado.

Al concurso concurren algunos de los principales arquitectos españoles del momento, que en su mayor parte plantearon propuestas que se movían en los

1 En 1925 Ambrosio Gutiérrez Lázaro había propuesto a título particular otro “ensanche”, planteando una retícula de manzanas cuadradas de 150 m. de lado a ocupar con viviendas de baja densidad, que él pretendía destinar a la población obrera de la ciudad.

parámetros del funcionalismo propios de aquel periodo, es decir, a base de potentes esquemas viarios y tipologías edificatorias abiertas. Resultaron ganadores ex aequo los equipos formados por José Antonio Corrales y Ramón Vázquez Molezún -junto con Manuel M<sup>a</sup> Valdés- y por Manuel Cortés Pérez, que en consecuencia pasaron a trabajar en una propuesta conjunta.

Sin embargo, solo meses después el proyecto pasó a manos de la recién creada Gerencia de Urbanización, un organismo dependiente del Ministerio de la Vivienda encargado de expropiar, redactar el planeamiento parcial y urbanizar polígonos residenciales -también industriales- para que posteriormente el Instituto Nacional de la Vivienda pudiera construir viviendas para las clases populares.

Una vez aprobado el plan parcial en 1963 y tras urbanizarse el sector, la construcción de los edificios comenzó a principios de los años 70, pero finalmente buena parte de las manzanas fueron enajenadas a diversos promotores locales y cooperativas de trabajadores de clase media, resultando de ello una interesante mezcla con las promociones de vivienda social asumidas por el citado Instituto Nacional de la Vivienda y otros organismos como la Obra Sindical del Hogar.

De todo este proceso en el que confluyeron planes y agentes muy diversos nos interesa destacar dos aspectos cuya explicación se encuentra en el análisis de los diferentes instrumentos de planeamiento que acabamos de citar y cuyas consecuencias se proyectaron posteriormente o incluso se hacen muy presentes en la actualidad.

El primer aspecto que nos interesa reseñar es la contradicción que se plantea entre el Ayuntamiento y la Gerencia de Urbanización con respecto al papel que Huerta del Rey debía jugar en Valladolid, y a su inserción en un determinado modelo urbano.

Como ya hemos señalado, la Gerencia se sitúa y actúa en la lógica del polígono, es decir, del fragmento residencial autónomo en un marco de un urbanismo funcionalista, de zonificación. Esta lógica que sin embargo no es la de Huerta del Rey. En Valladolid no se verificará realmente hasta actuaciones posteriores, ya sean nuevamente públicas -barrio de Arturo Eyries- o privadas -Parquesol-. ¿A qué se debe esta “anomalía”? Pues sencillamente a que el Ayuntamiento siempre había entendido Huerta del Rey como “ensanche” del centro histórico.

Aunque el lenguaje formal y tipológico de Huerta del Rey sí responde a ese patrón, es decir, aunque como fragmento está más ligado a la lógica de estos otros dos barrios, la relación de Huerta del Rey con Valladolid en términos de modelo urbano se sitúa en la lógica del plan de César Cort, en una lógica de ensanche que existe aunque no se evidencie formalmente en la edificación resultante. Las pretensiones del ayuntamiento de que este barrio constituyese un nuevo espacio de prestigio para la ciudad acabaron por satisfacerse, aun habiéndose producido esa mezcla con promociones de vivienda para las clases obreras.

Esta realidad se pone de hecho de manifiesto en las propuestas presentadas al concurso de 1958. Si tomamos como ejemplo la de Corrales y Molezún, no falta en ella un plano que representa la relación de Huerta del Rey con la ciudad existente (fig. 8.1), en el cual el esquema viario propuesto busca los dos puentes que conectan con el centro histórico -ya construidos por el ayuntamiento con anterioridad-, pero no sólo eso, sino que se resaltan determinadas vías que estructuran el centro histórico y que buscan también esos puentes, manifestando en este sentido la mutua dependencia que en términos de modelo urbano se establece entre ambos espacios.

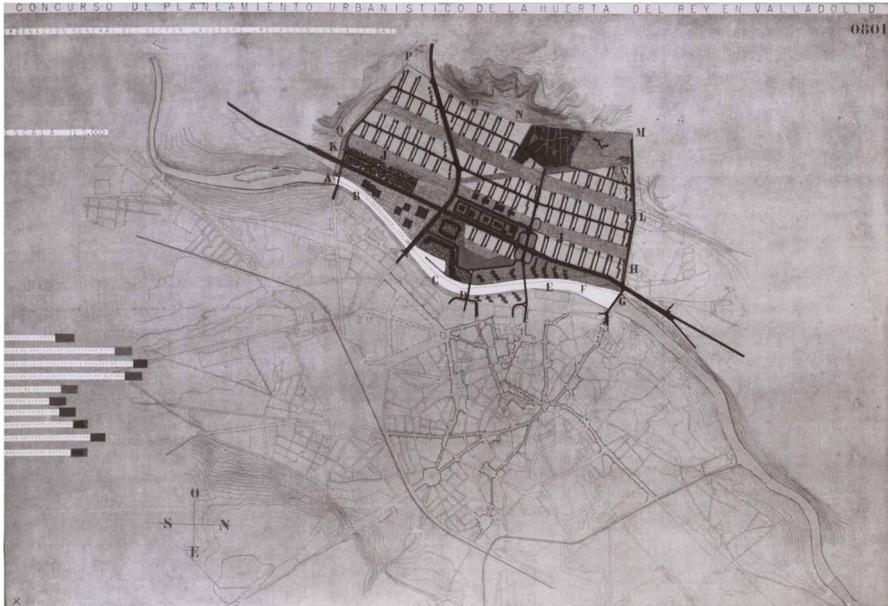


Fig. 8.1. Concurso de Planeamiento Urbanístico de la Huerta del Rey en Valladolid. Propuesta de José Antonio Corrales, Ramón Vázquez Molezún y Manuel Mª Valdés. Plano de ordenación general del sector, accesos y relación con la ciudad.

Fuente: Archivo del Servicio Histórico del COAM, Legado Vázquez Molezún, VM/F0146-10.

El urbanismo funcionalista, los nuevos modos de hacer ciudad basados en la zonificación y en la expansión periférica mediante planes parciales llegaron a Valladolid de mano de Huerta del Rey sólo en cuanto a fragmento, a repertorio tipológico, pero no en términos de modelo urbano, lo cual define esa condición especial o “mestiza” de Huerta del Rey como espacio de transición entre dos periodos del urbanismo vallisoletano.

Por otro lado, el análisis de los diversos documentos de planeamiento de este periodo también nos da la clave de un fenómeno que surge como resultado de una contradicción muy ligada al particular proceso de concepción de Huerta del Rey. En concreto, este segundo aspecto que queremos tratar tiene que ver con los espacios libres privados de las manzanas.

Huerta del Rey se construyó a partir de una determinada y particular reinterpretación de los modelos de edificación abierta propugnados por el urbanismo funcionalista. En su propia propuesta, Corrales y Molezún cuestionan la viabilidad de disponer la edificación sobre un tapiz verde indiferenciado, por lo que proponen una retícula de manzanas cuadradas de unos 100 m. de lado, con los espacios libres girando en torno a los ejes viarios. Cuando se hizo cargo del proyecto, la Gerencia hizo suya esta propuesta e impulsó además la utilización de determinados modelos de manzana estandarizados en los que los bloques y las torres se disponen de tal forma que se generan recintos semicerrados (fig. 8.2).

Esta contestación de las soluciones tipológicas del Movimiento Moderno no fue sin embargo total, sino que se pretendió una cierta conciliación con los postulados de la Carta de Atenas que defienden un espacio verde continuo entre los edificios. Así, las ordenanzas de edificación del plan parcial señalan que los espacios libres privados serían ejecutados y mantenidos por los propietarios pero que, sin embargo, debían incorporarse al sistema de espacios libres públicos.

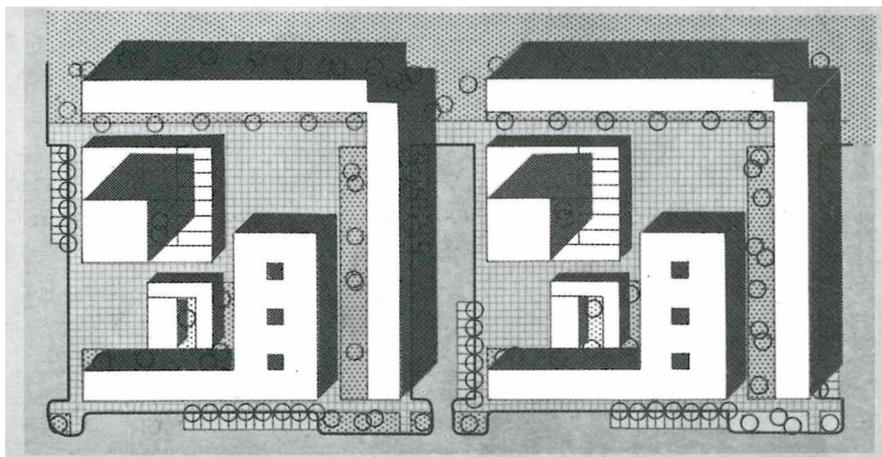


Fig. 8.2. Modelos de manzana elaborados desde la Gerencia de Urbanización y aplicados en Huerta del Rey. Fuente: Gerencia de Urbanización (1965): «Gerencia de Urbanización 1959-1964». Ministerio de la Vivienda, Madrid.

Esta contradicción que aflora en los documentos del plan parcial se acabó trasladando lógicamente al espacio construido, expresándose a través de diversos procesos de cierre de las manzanas impulsados por algunas de comunidades de propietarios con el consentimiento tácito del Ayuntamiento. Estos procesos, aunque en muchos casos son más simbólicos que materiales, son evidentes y se siguen produciendo en la actualidad (Jiménez & Fernández-Maroto, 2016).

La cuestión de los espacios libres privados en Huerta del Rey, que tiene su origen en una cierta indecisión conceptual que se remonta incluso a la propuesta de Corrales y Molezún de 1958, sigue pues todavía abierta. En este sentido, toda respuesta que se quiera dar a esta situación, ya sea para asumirla definitivamente, para revertirla o para matizarla en uno u otro sentido deberá enfrentarse necesariamente a esa contradicción reflejada en los documentos de planeamiento que dieron origen material al barrio hace casi sesenta años.

## 8.6. LA PERIFERIA Densa: DELICIAS

A lo largo de los años sesenta, al mismo tiempo que el barrio de Huerta del Rey entraba en su fase decisiva, todo el arco este de Valladolid experimentó un desbocado proceso de densificación como consecuencia de la construcción de miles de viviendas destinadas a la población obrera que, atraída por el despegue industrial de la ciudad, llegó en masa durante toda esa década. No en vano la población de la ciudad aumentó en más de un 50% en apenas quince años.

Los antiguos suburbios obreros que habían surgido ya a finales del siglo XIX y principios del siglo XX, muy ligados a la llegada del tren y al impulso económico que este trajo consigo -como el barrio de Delicias, surgido en torno a los talleres del ferrocarril- sufrieron por un lado la densificación de su tejido edificado, sustituyéndose buena parte de las “casas molineras”, de carácter unifamiliar, por edificios de vivienda colectiva. Por otro lado, también se aprovecharon los espacios vacantes disponibles en todo ese arco este de la ciudad para construir enormes conjuntos como el Poblado Industrial Arca Real, también en Delicias, o el que la Constructora Imperial levantó para dar origen al barrio de La Rondilla.

Estos procesos, que dieron salida a las necesidades de vivienda de las clases populares, se gestionaron por parte del ayuntamiento mediante reformas parciales de alineaciones sobre lo previsto en el plan de César Cort, con un control arbitrario en el mejor de los casos o directamente inexistente en la mayor parte de las ocasiones, de tal forma que los promotores locales no encontraron impedimento ninguno para generar unos tejidos residenciales de una enorme densidad, de baja calidad constructiva y en los que apenas se reservaron espacios para las dotaciones que tamaña cantidad de población requería.

Los barrios de La Victoria, La Rondilla, Santa Clara, Batallas, Vadillos, Circular, Pilarica, Pajarillos Bajos, La Farola, La Rubia y Delicias, el más populoso de todos ellos, se convirtieron en así en una periferia densa y claramente infradotada, con un espacio público no ya carente de cualquier atractivo, sino que en muchas ocasiones carecía hasta de lo más básico, como la propia pavimentación de las calles.

Esta situación de total abandono institucional trató de ser compensada en la medida de lo posible por distintas asociaciones vecinales. En el caso de Delicias se consiguió por ejemplo la cesión de los terrenos de Canterac, que se convirtieron en el primer parque público del barrio. Más adelante, ya durante la transición a la democracia, se multiplicaron su actividad y sus reclamaciones, que iban desde la pavimentación de la carretera de circunvalación hasta el rechazo de un nuevo proyecto inmobiliario que pretendía ocupar los últimos terrenos vacantes del barrio, junto al cuartel Conde Ansúrez, donde gracias a esta presión vecinal se acabó levantando otro parque público, el de la Paz.

Así las cosas, el ayuntamiento que salió en 1979 de las primeras elecciones municipales de la democracia, encabezado por el alcalde socialista Tomás Rodríguez Bolaños, situó la atención a las necesidades de estos barrios como el eje principal de su acción política, lo cual se tradujo, entre otras cosas, en la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de la ciudad. El nuevo plan, elaborado por un equipo externo dirigido por el arquitecto Bernardo Ynzenga Acha, se aprobó definitivamente en 1984 y propuso un nuevo modelo urbano que fuese espacialmente equilibrado y sobre todo socialmente inclusivo, a través de un esquema de ordenación radioconcéntrico (Fernández-Maroto, 2015). En este caso, nos vamos a detener en las soluciones que el Plan General de 1984 propuso para hacer frente a los problemas de esa periferia densa.

Así, el plan consideró como prioridad en esos barrios la detención de los procesos de densificación, para lo cual se redujeron los aprovechamientos con respecto a la situación anterior, se propugnó la conservación de las zonas que mantenían edificaciones de baja densidad -evitando su sustitución por vivienda colectiva- y sobre todo se salvaguardaron los escasos espacios vacantes o zonas pendientes de transformación -agrupaciones de solares y edificios en ruina, pequeñas áreas industriales obsoletas, etc.- con el fin de esponjar las tramas e incorporar allí los espacios libres públicos y equipamientos que se necesitaban.

Este planteamiento se tradujo en las denominadas “áreas de intervención”, 112 micro-proyectos urbanos -de los que 65 se correspondían a esta periferia densa- que asumieron un carácter sistémico y sistemático, es decir, trasladaron a cada área de oportunidad un programa coherente a escala ciudad. En este sentido, aunque cada intervención es diversa en cuanto al planeamiento requerido para su puesta en marcha -estudio de detalle, plan especial, etc.- o a su sistema de gestión -cooperación, compensación, etc.-, todas ellas comparten un objetivo común

esencial: contribuir a la mejora de la calidad urbana, constituyendo acciones modestas pero eficaces de “diseño urbano”. La propia memoria del Plan General resulta totalmente elocuente en este sentido:

“A estas áreas se las atribuye sobre todo una trascendencia y responsabilidad en la mejora de la calidad estética y ambiental de la ciudad, hasta el punto de poder calificarlas como ‘unidades de diseño’ con prioridad a su conceptualización como unidades de gestión.”<sup>2</sup>

Cada área de intervención se diseña cuidadosamente para cumplir estos fines, intentando a la vez garantizar su viabilidad con la incorporación de los necesarios aprovechamientos. Por otro lado, la mayor parte de ellas se incorporaron al programa del Plan para sus primeros cuatrienios, de tal forma que en caso de incumplimiento de los plazos el Ayuntamiento pudiese hacer uso de su facultad expropiatoria, dado que se entendía que estas operaciones eran esenciales y constituían una de las líneas maestras del Plan a escala ciudad.

Como ejemplo ilustrativo de esta política hemos escogido el Área de intervención 85-1, correspondiente a una manzana de Delicias ubicada junto a la carretera de circunvalación -actual Paseo Juan Carlos I- en la que convivían edificios de vivienda colectiva, una serie de pequeñas casas molineras en mal estado y un amplio terreno vacante. Así, el Plan propone generar allí un parque con instalaciones de juego para niños, incorporando dos pequeños bloques de vivienda de cinco alturas y exigiendo un adecuado tratamiento de las medianeras existentes colindantes con el nuevo espacio público (fig. 8.3).

Nos encontramos por lo tanto con que el Plan general de 1984 planteó un programa de intervención basado en un diagnóstico claro, con un objetivo bien definido y que iba mucho más allá de la lógica de la acción puntual. Por otro lado, se trataba de un programa ambicioso y complejo, que cuanto menos iba a exigir una clara determinación del Ayuntamiento para llevarlo a buen término.

Sin embargo, si atendemos a cómo evolucionaron posteriormente estas Áreas de Intervención podremos observar cómo la pérdida de perspectiva sobre el planeamiento precedente y sobre las relaciones que se establecen entre el planeamiento general y el planeamiento de detalle se tradujeron en este caso en la desvirtuación de este programa.

Las posteriores revisiones del Plan general de Valladolid, llevadas a cabo en 1996 y en 2003, ignoraron que las Áreas de Intervención no eran un conjunto de acciones puntuales, sino un programa articulado directamente ligado al propio Plan General y que primaba ante todo la cuestión del diseño, es decir, la obtención de espacios públicos atractivos para unos barrios que carecían de ellos. De una lógica coherente y cohesionada se pasó por lo tanto a una suma de lógicas puntuales, perdiéndose por el camino el carácter de proyectos urbanos con que se crearon para favorecer una gestión menos compleja.

En este sentido, la evolución del Área de intervención 85-1 que hemos tomado como ejemplo es bien representativa de esta realidad. Recogida en el Plan general de 2003 como Unidad de ejecución asumida 205, podemos observar cómo buena parte del espacio inicialmente destinado a parque se ocupa con la losa -delimitada mediante vallas- del garaje del bloque de viviendas que limita con

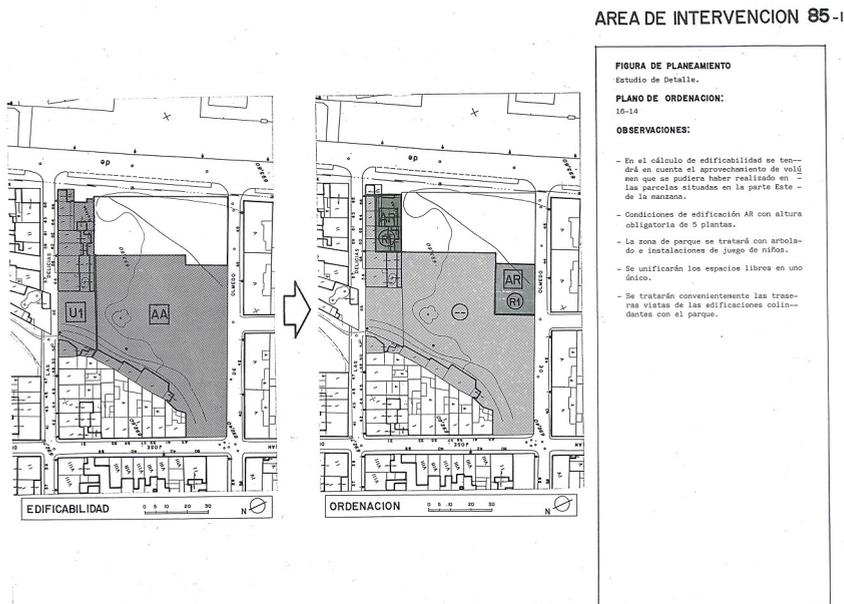


Fig. 8.3. Ficha correspondiente al Área de Intervención 85-1.

Fuente: Revisión y Adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid. Áreas de Intervención.

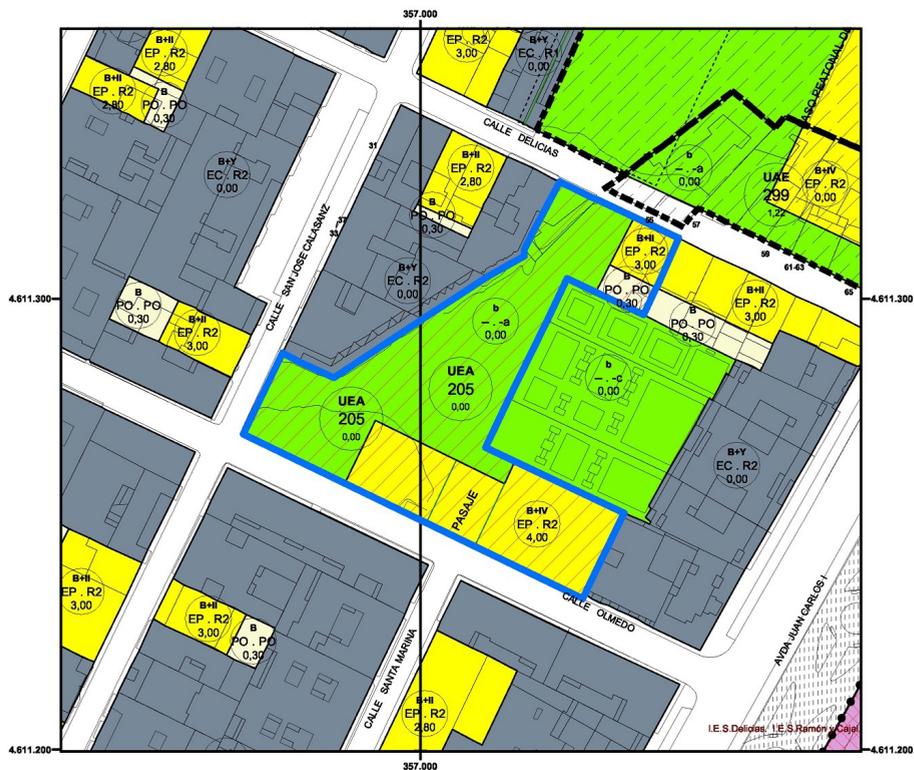
el Paseo Juan Carlos I. Asimismo, los pequeños bloques residenciales propuestos en 1984 crecen en longitud hasta cegar la posible interacción del espacio público interior con la calle que desemboca en él desde el sur y muy especialmente con el otro espacio público previsto en la manzana colindante al norte (fig. 8.4).

Esta ordenación, que ha sido la que finalmente se ha llevado a la práctica, ha dado como resultado un espacio público que, al margen de que su efecto en la zona necesariamente es positivo, nada tiene que ver con lo que el Plan General de 1984 ambicionaba. De hecho, esta misma situación ha ocurrido con otras muchas Áreas de Intervención -al margen de las que aun hoy en día siguen sin haberse ejecutado-, como consecuencia de esa ignorancia -ya la consideremos consciente o no- del planeamiento precedente.

Así, lo más coherente en el caso de que se estimase que la propuesta del Plan General de 1984 era inasumible -o más bien no prioritaria- habría sido una revisión del conjunto del programa, explicitando el cambio de orientación y aplicando otro tipo de planteamientos. Sin embargo, optar por soluciones de compromiso solo conduce a resultados cuanto menos banales, que se alejan mucho de esa ambición de conseguir espacios públicos atractivos. Basta de hecho con visitar este espacio a que nos estamos refiriendo, prácticamente rodeado de vallas por todos lados, que incluso cierran de suelo a techo algunos de los soportales que habrían debido dar frente a un pequeño pero gran parque inserto en la trama de Delicias.

Adaptación a la Ley 5/1999 de Urbanismo de Castilla y León del P.G.O.U. de Valladolid

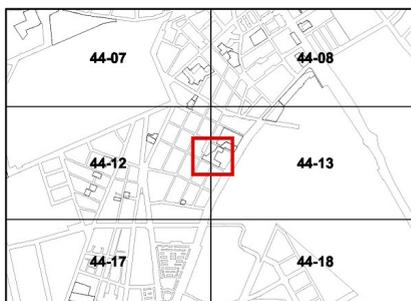
### FICHERO DE UNIDADES DE EJECUCION ASUMIDAS



ESCALA: 1:1.000

COORDENADAS UTM

NÚMERO DE UAE:	205
ÁREA TOTAL (m <sup>2</sup> ):	3295
EDIFICABILIDAD (m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> ):	0
ZONA:	C/ Olmedo, Delicias
REFERENCIA PGOVA 97:	UE:205
REFERENCIA PGOVA 84:	A.1.85.1
OBSERVACIONES:	



SITUACION.


**Ayuntamiento de Valladolid**  
 Área de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras


**Inzamac**  
 Asistencia Técnica

**UNIDAD DE EJECUCION ASUMIDA 205**

Fig. 8.4. Ficha correspondiente a la Unidad de Ejecución Asumida 205

Fuente: Adaptación a la Ley 5/1999 de Urbanismo de Castilla y León del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid. Fichero de Unidades de Ejecución Asumidas.

## 8.7. LA PERIFERIA AUTOCONSTRUIDA: BARRIO ESPAÑA

Como complemento del apartado anterior vamos a referirnos también a la otra periferia obrera que se desarrolló en Valladolid también a lo largo de la posguerra y que planteaba al nuevo Ayuntamiento democrático una problemática tanto o más acuciante que la de la periferia densa.

Nos referimos concretamente a la periferia de suburbios marginales autoconstruidos, algunos surgidos también ya a principios del siglo XX pero que durante la posguerra se expandieron y desarrollaron o surgieron ex novo en otros puntos de la ciudad. Se trata de conjuntos de casas molineras construidos por la población más humilde de la ciudad, que ni siquiera podía aspirar a una vivienda en los bloques de los barrios obreros. Son suburbios como La Maruquesa, Barco de San Vicente, Parva de la Ría, Barrio España, Barrio Belén, parte de Pilarica, Pajarillos Altos, Buenos Aires, Las Flores, La Esperanza, El Torreón, San Adrián o Las Villas, además de algún otro pequeño asentamiento.

En estos barrios no se produjeron los fenómenos de densificación que antes hemos descrito, pero las condiciones habitacionales eran mucho peores, ya que la calidad constructiva de las casas molineras era muy deficiente, careciendo en muchos casos de dotaciones básicas como el cuarto de baño, al margen de que algunos de estos suburbios -los surgidos en los años sesenta- carecían por completo de servicios urbanos básicos como el abastecimiento de agua o el saneamiento, de calles pavimentadas o de espacios públicos acondicionados, como parques o plazas.

En consecuencia, aunque compartían determinados problemas con el resto de barrios obreros, el Plan General de 1984 entendió que dada su situación específica era necesario plantear una estrategia de actuación diferente. Así, se optó por englobar cada uno de estos barrios en su conjunto dentro de un Área de Intervención, para las que se prescribía la elaboración de un Plan Especial de Reforma Interior que diera respuesta en cada caso a las necesidades detectadas.

No obstante, el Plan General sí aporta algunas pautas, señalando la necesidad de conservar las características tipológicas de estos espacios -evitando pues procesos de densificación- y fijando como prioridad "la ubicación, diseño y gestión de los espacios dotacionales propios de cada ámbito"<sup>3</sup>. De esta forma, se propuso la elaboración de 9 Planes Especiales de Reforma Interior, que debían aprobarse dentro de los dos años siguientes a la aprobación del Plan General, de tal forma que sus previsiones se pudiesen llevar a cabo antes de finalizar los dos cuatrienios programados, concentrando de hecho la mitad de la inversión económica que el Plan General asignaba al Ayuntamiento en ese periodo.

Así, siguiendo las indicaciones del Plan General y recogiendo de hecho el trabajo que, en paralelo a la elaboración de éste, ya se había venido haciendo, en 1986 se aprobaron los Planes Especiales de San Adrián-Las Villas, La Farola, Barrio España, Pajarillos Altos-Las Flores y Belén-Pilarica, en 1987 se aprobaron el de La Maruquesa-Barco de San Vicente, Parva de la Ría y El Torreón y, más retrasado, en 1990, el de Buenos Aires.

De esta forma, estos Planes Especiales se situaron como instrumentos derivados del Plan General, es decir, coherentes con sus planteamientos, que debían encargarse de concretar sus directrices en cada uno de los barrios que ordenaban. De esta forma, cada Plan Especial planteó sus ordenanzas tipológicas y también sus "Áreas de Intervención", en este caso definidas como Unidades

de Actuación y que lógicamente guardan también una coherencia proyectual y programática con el Plan Especial en que se insertan.

Así, al igual que hicimos en el apartado anterior, vamos a referirnos a un ejemplo de estas Unidades de Actuación para nuevamente atender a su evolución posterior. En este caso hemos escogido el Plan Especial de Barrio España, un suburbio marginal surgido en los años treinta del siglo XX y desarrollado de forma totalmente anárquica, con una trama intrincada, fragmentaria y que hoy en día sigue incluyendo amplias zonas semivacías, ruinosas o con edificaciones muy degradadas.

En este sentido, las Unidades de Actuación propuestas por el Plan Especial se orientaban a clarificar en lo posible la trama viaria -suprimiendo los problemáticos fondos de saco-, incorporando pequeños espacios públicos y dotaciones complementados con nueva edificación residencial que mantuviese las tipologías unifamiliares propias del barrio.

Tal es el caso de la Unidad de Actuación 6, correspondiente a un espacio que tal y como se indica en su ficha constituye un fondo de saco sin urbanizar, aislado respecto al entorno y en el que las parcelas colindantes carecían de saneamiento. En consecuencia, se plantea la apertura de una calle que clarificase e interconectase el viario de la zona, incorporando también una pequeña plaza pública alargada con nueva vivienda colectiva en su frente -sin superar las dos alturas- complementaria de otros grupos de vivienda unifamiliar (fig. 8.5).

No obstante, al igual que ocurrió con las Áreas de Intervención, la lógica de las Unidades de Actuación diseñada por los Planes Especiales se fue perdiendo con las revisiones del Plan General llevadas a cabo en 1996 y 2003, porque nuevamente se perdió la perspectiva global que estos aportaban para sustituirla por una gestión individualizada que necesariamente degradó los resultados.

Así, esa Unidad de Actuación 6 aparece en el Plan General de 2003 como Unidad de Actuación 54. Se puede observar que el Ayuntamiento se limitó a urbanizar la parcela que ya era de su propiedad, excluyéndola de la Unidad, que quedó circunscrita a un ámbito más pequeño -de propiedad privada- que, a día de hoy, sigue igual que cuando se redactó el Plan Especial (fig. 8.6).

Es evidente que, sin una implicación decidida del Ayuntamiento, es inviable transformar un espacio tan complejo como el que caracteriza a Barrio España, y eso es precisamente lo que tanto el Plan General como el Plan Especial exigían. Por ello, si pasado un tiempo se decide que ese planteamiento tampoco es prioritario conviene de nuevo revisar esta estrategia, pero no transformarla hasta hacerla irreconocible o incluso contraproducente, ya que, por ejemplo, las escasas Unidades de Actuación que en el caso de Barrio España se han llevado a la práctica han forzado la normativa para incorporar tipologías colectivas con una intensidad que se aleja de la edificación tradicional del barrio.

Lo que se requiere en definitiva es que el planeamiento condense una coherencia de objetivos y de medios -técnicos y económicos- para lograrlos, porque cuando esa coherencia se pierde o se desvirtúa los resultados no suelen ser satisfactorios. El planeamiento, en definitiva, debe ser en este sentido honesto, tanto por parte de quien lo redacta como, muy especialmente, de quién lo encarga y de quién a continuación ha de garantizar que se lleve a la práctica, probablemente no en su literalidad -ya señalábamos que eso suele ser imposible-, pero sí manteniendo un guión reconocible o, en caso contrario, asumiendo y exponiendo el cambio de orientación.

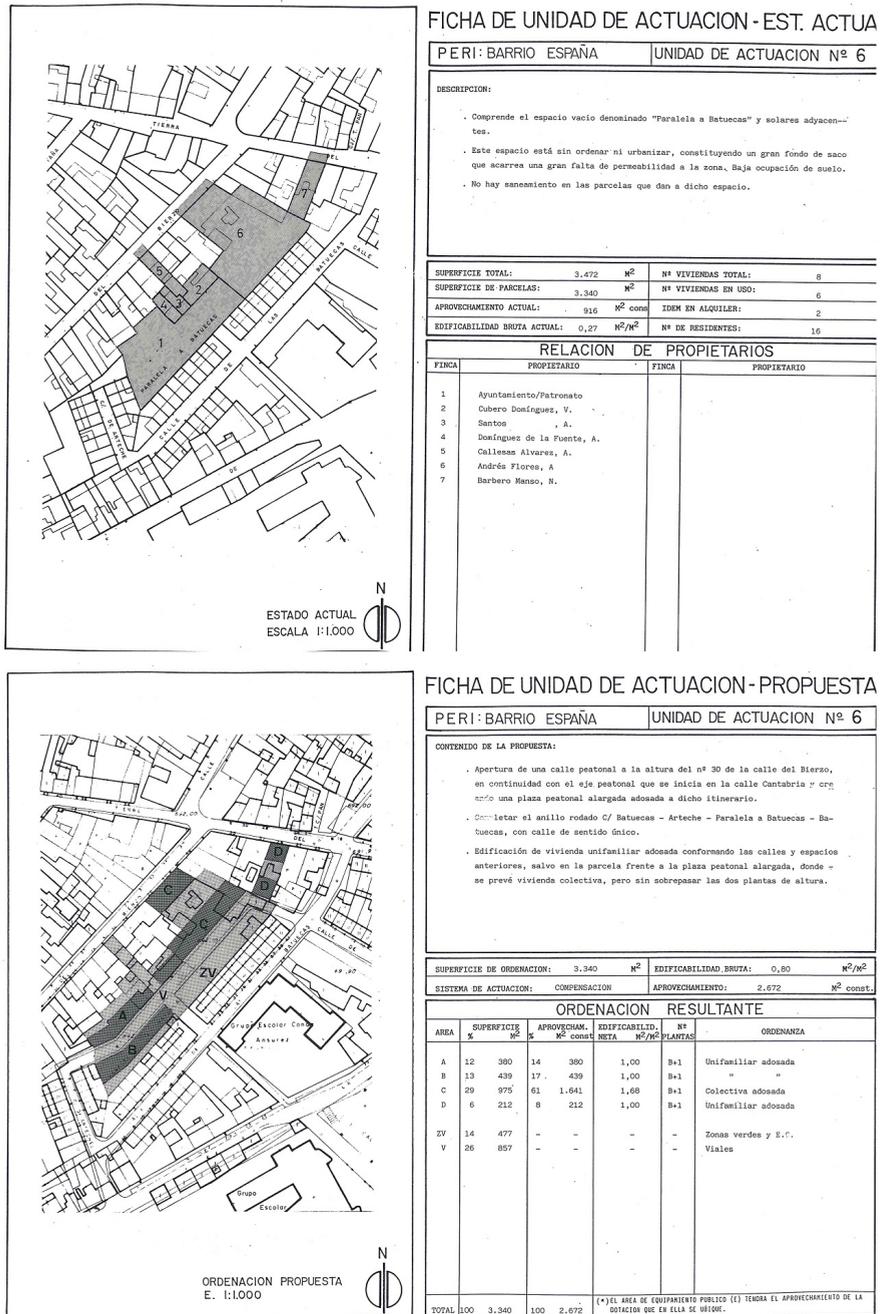
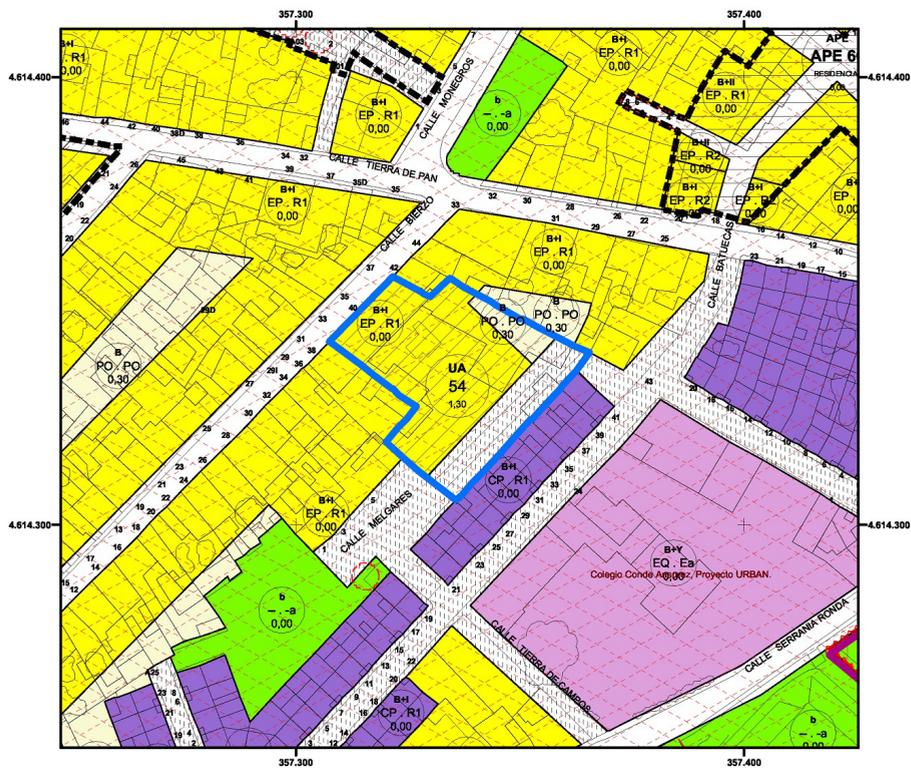


Fig. 8.5. Fichas correspondientes a la Unidad de Actuación 6.  
Fuente: Plan Especial de Reforma Interior del Barrio España. Volumen II.

Adaptación a la Ley 5/1999 de Urbanismo de Castilla y León del P.G.O.U. de Valladolid

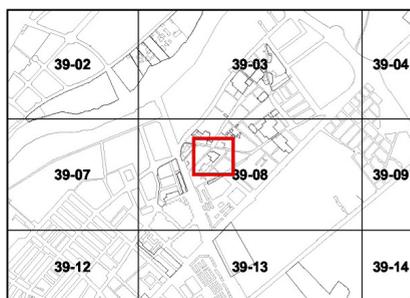
## FICHERO DE UNIDADES DE ACTUACION



ESCALA: 1:1.000

COORDENADAS UTM

NUMERO DE U.A. : 54
AREA TOTAL (m2) : 1480
EDIFICABILIDAD (m2/m2) : 1,3
ZONA : A.O.2 Barrio Espana
REFERENCIA PGOVA 97' : UE:54
REFERENCIA PGOVA 84' : A.1.70
OBSERVACIONES:



SITUACION.



UNIDAD DE ACTUACION **54**

Fig. 8.6. Ficha correspondiente a la Unidad de Actuación 54.

Fuente: Adaptación a la Ley 5/1999 de Urbanismo de Castilla y León del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid. Fichero de Unidades de Actuación.

## 8.8. BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ MORA, Alfonso (1996), "La necesaria componente espacial en la Historia Urbana", en *Ayer* núm. 23, Marcial Pons, Madrid, pp. 29-59.
- CALDERÓN, Basilio y DELGADO, José M<sup>a</sup> (1993), *Conocer la Huerta del Rey: una periferia residencial en la ciudad de Valladolid*, Ayuntamiento de Valladolid: Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística, Valladolid.
- CALDERÓN, Basilio DELGADO; José M<sup>a</sup>, PASCUAL, Henar y PASTOR, Luis Jesús (1995), *Conocer el barrio de Las Delicias: un espacio vinculado al desarrollo ferroviario e industrial de Valladolid*, Ayuntamiento de Valladolid: Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística, Valladolid.
- CALDERÓN, Basilio y PASTOR, Luis Jesús (1994), *Conocer el Barrio España: un viejo suburbio al Norte de Valladolid*, Ayuntamiento de Valladolid: Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística, Valladolid.
- FERNÁNDEZ-MAROTO, Miguel (2015), "El Plan General de Valladolid de 1984. En los orígenes de un nuevo modelo urbano", en *Ciudades: revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, núm. 18, Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid y Ediciones Universidad de Valladolid, Valladolid, pp. 255-263.
- JIMÉNEZ, Marina y FERNÁNDEZ-MAROTO, Miguel (2016), "La construcción de un barrio moderno vista desde sus espacios libres: Huerta del Rey (Valladolid)", en *Proyecto, Progreso, Arquitectura* núm. 14, Universidad de Sevilla, Sevilla, pp. 82-95.
- RIVAS SANZ, Juan Luis de las (1992), *El espacio como lugar: sobre la naturaleza de la forma urbana*, Universidad de Valladolid, Valladolid.
- SECCHI, Bernardo (2004), "Ciudad moderna, ciudad contemporánea y sus futuros", en MARTÍN RAMOS, A. -ed.- *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*, Edicions UPC, Barcelona, pp. 145-158.



# 9.

## ABANDONO Y APROPIACIÓN DE CLASE DEL CENTRO HISTÓRICO DE ÁVILA. EL PLANEAMIENTO CUANTITATIVO-EXTENSIVO COMO IMPULSOR Y CONDUCTOR DEL PROCESO

Alfonso ÁLVAREZ MORA

*Profesor emérito honorífico de Urbanística y Ordenación del Territorio  
Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valladolid  
amora@uva.es*

### RESUMEN

Tomando como ejemplo el papel que cumple el centro histórico de Ávila en el ámbito urbano que define la ciudad a la que pertenece, pretendemos mostrar cómo el deterioro, abandono y ruina que sufre aquél es compatible con una recuperación de clase de la que está siendo objeto, configurándose dicho abandono como una estrategia orientada a realizar esa “recuperación”. Las dos dinámicas, abandono y recuperación de clase, marchan en paralelo. Una es necesaria, el abandono, para satisfacer la otra, la recuperación de clase, si bien, por otro lado, para que ambas entren en escena, resulta imprescindible la programación de un desarrollo urbano que apueste por la extensión indiscriminada de la entidad urbanística existente, lo que supone adoptar el modelo de la renta urbana como referencia de proyecto.

**Palabras clave:** recuperación de centros históricos, patrimonio urbano, rehabilitación urbana, planificación urbanística, abandono, recuperación de clase, Ávila.

# 9.

## ABANDON AND CLASS APPROPRIATION OF THE HISTORIC CENTER OF ÁVILA. QUANTITATIVE AND EXTENSIVE URBAN PLANNING AS PROMOTER AND LEADER OF THE PROCESS

Alfonso ÁLVAREZ MORA

*Profesor emérito honorífico de Urbanística y Ordenación del Territorio  
Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valladolid  
amora@uva.es*

### ABSTRACT

This paper aims to show in which extent the decline, abandon and ruin processes involving the historical centre of Ávila, all those are compatible with a current class recovery process and a differentiation of this urban area into the whole city. Moreover, this work also focus on the relationship between urban abandon and class recovery. It is oriented to put in evidence that abandon is a strategy for the class recovery, that two both processes run in parallel. The first one, abandon, is necessary to become possible the other one, recovery. However, in order to make two both work, programming the urban extension growth is imperative, it means, in sum, adopting the urban rent model as prospective reference.

**Keywords:** historical centres recovery, urban heritage, urban renewal, urban planning, abandon, class recovery, Ávila.

### **9.1. Introducción. La superación democrática de un “planeamiento autoritario”**

No basta una mirada atenta al planeamiento urbano para argumentar todo el cúmulo de transformaciones urbanísticas que afectan a la ciudad y al territorio. El planeamiento tan sólo es un instrumento de referencia que escapa a su obligado cumplimiento. Se trata, eso sí, de un marco necesario al que remitirse para asumirlo o modificarlo, incorporando a sus determinaciones originarias otros presupuestos que se han gestado al calor de intereses inmobiliarios no previstos.

Al planeamiento también se le asigna el papel de impulsor de dinámicas que violentan lo que la ciudad y el territorio están mostrando en su devenir cotidiano. Queremos decir con esto que suele ser muy normal, por ejemplo, asignar conscientemente más cantidad de suelo urbanizable del que resultaría de una programación estricta, una cantidad por encima de la suficiente y necesaria. Esto que, en cierta manera, contradice lo convencional en el propio planeamiento, tiene objetivo, se dice, de poner en un mercado más suelo del que se necesita para asegurar su abaratamiento.

En el planeamiento, por tanto, cabe de todo: ser referente de un futuro desarrollo urbano; modificar sus determinaciones para facilitar, “flexibilizar”, las previsiones establecidas; incluso, alimentarlo, desde el principio, con sus propias contradicciones, elaborando un documento que contiene y expresa negaciones internas entre sus presupuestos adoptados.

Esta relativa desvinculación del planeamiento con respecto a la realidad urbano-territorial que se propone modificar no debe hacernos pensar en la inutilidad de sus propósitos, sino simplemente que encausa la realidad sobre la que actúa recogiendo dinámicas e intereses ya consagrados para elevarlos a su condición de ley, para asegurar su realización. Éste es el verdadero valor del planeamiento: hacer viable lo que ya se ha consensuado socialmente.

Ni que decir tiene que el planeamiento podría, y debería, cumplir otra función: aquélla que se gesta y proviene de las necesidades que realmente siente y demanda la gran mayoría de la población, para lo cual las reglas actuales que lo rigen tendrían que “regenerarse”, es decir, implicarse democráticamente, desplazando intereses vinculados a grupos sociales de poder muy concretos a favor de aquellos otros que responden a un sentir colectivo. El planeamiento, en efecto, tendría que contemplarse como la manifestación de una práctica democrática sin fisuras, como una de las más altas expresiones de ese sentir ciudadano, para lo cual los mecanismos que hacen posible su realidad actual tendrían que dejar a un lado sus compromisos particulares, tanto de los técnicos responsables como de los políticos hacedores de su gestión, para dar un paso decisivo hacia su concepción como un quehacer verdaderamente democrático.

Esta ausencia de rigor democrático en la concepción, elaboración y gestión del planeamiento es la causa, entre otras, de las contradicciones más flagrantes que observamos en los procesos de construcción de la ciudad y del territorio, y también en el tema que nos ocupa, el de los centros históricos.

El deterioro de nuestros centros históricos, especialmente de la ciudad de Ávila, es consecuencia, entre otras cosas, del proceso que ha animado la planificación de sus territorios exteriores en connivencia con intereses, actitudes y comportamientos sociales que nacen o se apoyan en la concepción de esos espacios como lugares exclusivos, minoritarios y como campo donde se exprese

el prestigio y la distinción. Para ello, hay que acosarlos, deteriorarlos, vaciarlos de contenidos sociales no convenientes, marginarlos, en suma, del resto de la ciudad. Y es aquí donde la práctica vinculada al planeamiento ejerce una influencia decisiva facilitando la extensión indiscriminada del territorio de la ciudad, ya sea programando suelo no necesario o “regenerando” áreas calificadas de conflictivas con el objetivo de “recuperarlas” para grupos sociales que reivindican el “derecho” a ocuparlas, a realizar su apropiación de clase desposeyendo a aquellos otros que, bajo la sospecha de su presunta conflictividad, son reconducidos más allá de lo “urbano”.

El deterioro del centro histórico se mueve entre esa “colonización” de territorios periféricos y la “regeneración” de aquellos otros a los que se les exige su depuración social. Mediante la urbanización de nuevo suelo fuera de la ciudad, se crean falsas expectativas en el mejoramiento de las formas de vida, haciendo sentir al “ciudadano periférico” el privilegio de unas conquistas sociales. En contrapartida, los lugares que han abandonado, de los que han sido desposeídos, son “regenerados” para someterlos a un proceso de apropiación con resultados muy próximos a la exclusividad de clase.

## **9.2. A PROPÓSITO DEL PLANEAMIENTO RECIENTE EN LA CIUDAD DE ÁVILA**

Nos vamos a referir, sobre todo, a los planes generales aprobados en 1986 y 1998, que son aquellos que más suelo calificaron en los últimos años. Si nos remitimos, por ejemplo, a este último, podemos leer en su memoria, lo siguiente:

“Unidas las capacidades reales del suelo urbano y del suelo urbanizable, el Plan General propone una capacidad total de 22.800 nuevas viviendas, perfectamente suficientes para 60.000 nuevos habitantes. Con ello se cumple holgadamente el criterio de ofrecer una capacidad varias veces superior a la proyectada como necesidad de crecimiento en los doce años de vigencia del plan. Además, este exceso de previsión tiene la ventaja de ofrecer una estructura urbana ya diseñada para crecimientos futuros, al mismo tiempo que prevé la posibilidad de crecimientos menores sin producirse aislamientos de edificación ni rupturas de estructura urbana ni trama viaria.”

Como puede observarse, las determinaciones que emanan de este plan, están planteadas en términos puramente cuantitativos. Se adopta una “idea de ciudad”, un “modelo urbano”, al que sólo le cabe expresarse, como alternativa urbanística, en el marco estricto de la lógica inmobiliaria. Todo lo que no sea construir ciudad, siguiendo lo que por ello entienden los promotores inmobiliarios, está ausente de este Plan General.

Para cuantificar la ciudad que se proyecta en el marco del Plan General aprobado en 1998, se utilizan dos variables: el hipotético aumento de población y el comportamiento, hasta ese momento, del sector inmobiliario. Por un lado, la estimación que se hace con respecto al hipotético aumento del número de habitantes, durante el periodo de vigencia del plan, no parece descansar en bases rigurosamente científicas, si atendemos, entre otras cosas, a la historia demográfica de Ávila en sus últimos cuarenta años. Por otro lado, la estimación referida a la cantidad de suelo necesario para hacer frente a nuevos desarrollos residenciales alcanza cotas inimaginables a la luz de una moderada actitud racional. Y es que si,

por un lado, se prevé un aumento de población hasta los 65.000 habitantes para el año 2009 atendiendo a razones que poco tienen que ver con el comportamiento demográfico más reciente que ha mostrado esta ciudad; por otro lado, sin embargo, el apego a la historia sí es esgrimido por los redactores del plan cuando tratan de estimar la cantidad de suelo urbanizable a calificar. Parece ser que vale más la historia referida al comportamiento de los promotores inmobiliarios que aquella otra que se expresa a través de los movimientos demográficos reales. Vale más, en una palabra, la práctica de los promotores que la población real a la que, teóricamente, se destinan los artefactos inmobiliarios construidos. Parece como si se asumiera la idea de que la ciudad la fuerzan los promotores, exista o no una población con capacidad para consumir los productos por ellos ofertados.

No se piensa tanto en facilitar viviendas a esos habitantes, que nunca van a llegar a ser tantos, como en favorecer la actividad inmobiliaria, aunque al final no esté asegurada la salida mercantil del producto que oferten. Realmente lo que importa es, como dicen los redactores del plan, "que la ciudad de Ávila necesita mayor crecimiento espacial para descongestionar el actual suelo urbano y evitar nuevas densificaciones de huertos y espacios interiores a manzanas poco consolidadas", cuando constatamos, sin embargo, que el centro histórico se encuentra prácticamente vacío, que muchos de los espacios asociados a las más claras señas de identidad de Ávila están siendo sometidos a un deterioro y abandono constante.

El aumento de superficie destinada a suelo urbanizable que plantea dicho plan se entiende, incluso por sus propios redactores, como algo exagerado. Pero su conato inicial de "mala conciencia" entra, rápidamente, en el terreno de la justificación:

"Debe tenerse en cuenta además" -se dice en la Memoria del Plan- "la conveniencia de contar con un 'colchón' de suelo edificable, de forma que en todo momento exista en el mercado suficiente suelo en exceso del que es estrictamente necesario, esto es, como simplificación, que por cada demanda de un terreno para edificar puedan existir al menos de tres a cinco ofertas competitivas. Para ello, es necesario contar en la primera etapa con una oferta potencial superior a la proyectada como necesaria".

Y si nos referimos concretamente a las nuevas cantidades de suelo calificadas como "nuevas extensiones", podemos decir que la ciudad de Ávila ha doblado sus expectativas. En el plan de 1986, en efecto, se calificaron como "suelo urbano" unas 600 hectáreas y, en el plan de 1998, se añadió otra cantidad de suelo similar. La ciudad de Ávila, por tanto, se ha doblado, en lo que se refiere a la "superficie planificada", en algo más de 10 años. Con su población, sin embargo, no ha pasado lo mismo. En 1981, Ávila contaba, aproximadamente, con unos 40.173 habitantes, y en 1996, cuando comienza a redactarse el Plan General aprobado en 1998, la población era de 47.187. Estamos hablando de una ciudad que, en menos de diez años, ve doblar su oferta de suelo, mientras su población, en esos mismos años, apenas ha sumado unos 7.000 nuevos habitantes. ¿Se justifica ese aumento del doble de la superficie edificable por el hecho de que se haya constatado un aumento de población de menos de un 18%? ¿Puede esto hacer pensar que la población de Ávila aumente en 60.000 nuevos habitantes en los próximos siete u ocho años, tal y como se programaba en el plan de 1998, si tenemos como referencia que, en los diez últimos, solo lo ha hecho en torno a esos 7.000?

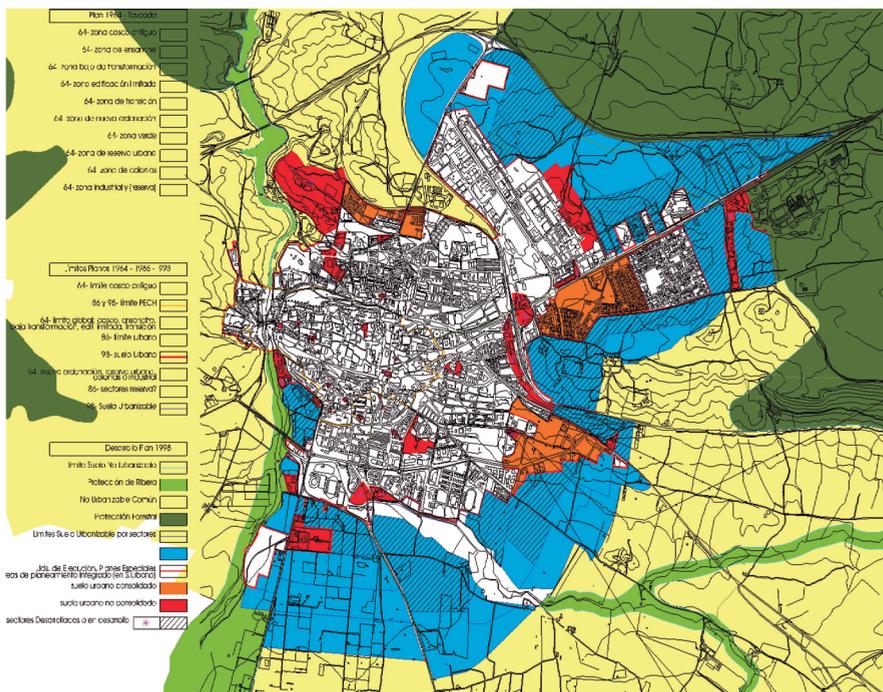
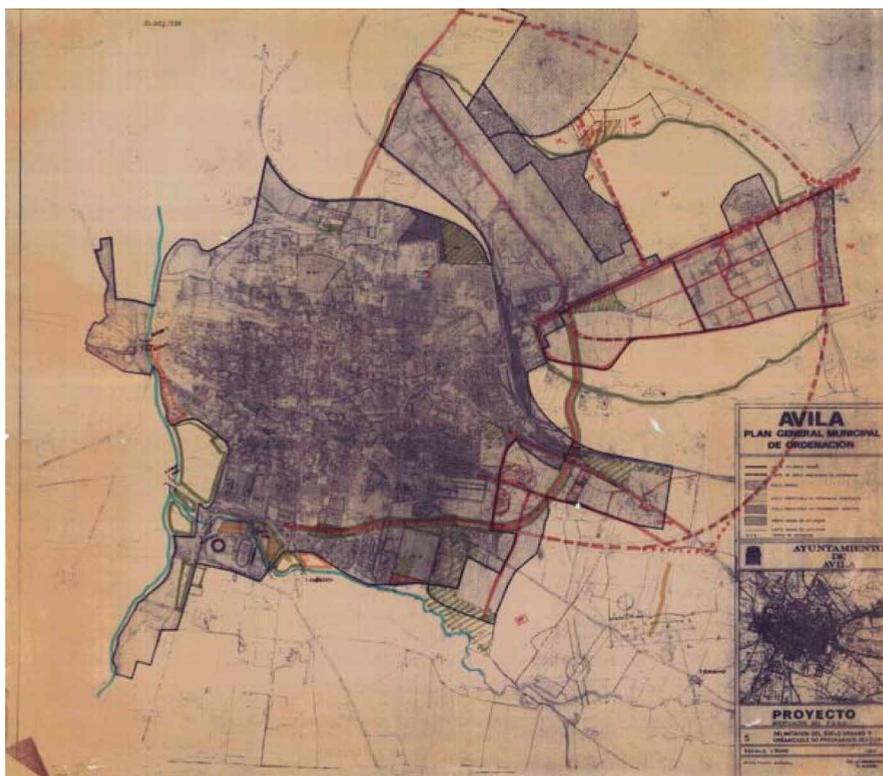


Fig. 9.1 y fig. 9.2. Entre el plan de 1986 (arriba) y el de 1998 (abajo) se han programado 1.200 nuevas hectáreas de suelo, con una capacidad para albergar unos 120.000 habitantes.

Fuente: Archivo Municipal de Avila

### **9.3. UN PLANEAMIENTO CUANTITATIVO QUE IMPULSA EL ABANDONO DEL CENTRO HISTÓRICO**

¿Cómo se aprecia, en este contexto, la realidad que se dirime en el centro histórico? De los 40.861 habitantes que tenía la ciudad de Ávila en 1980, sólo el 12% habitaba en el recinto amurallado. En contrapartida, las nuevas barriadas experimentaban un aumento de población de entre el 10% y el 40%. Esto quiere decir que se estaban poniendo las bases para proceder a la construcción de una nueva ciudad a costa de la casi eliminación, física y social, de la existente. De ahí el estado de abandono que distingue al actual centro histórico de Ávila. Sobre todo, es la parte baja del “recinto histórico” la que se encuentra en las peores condiciones, como era asumido por los redactores del Plan aprobado en 1986 cuando se referían a esa área diciendo:

“destaca la abundancia de espacios no consolidados por la edificación que, en su mayoría, se hallan en mal estado, lo que determina un ambiente de abandono en el que las actuales edificaciones más recientes se destacan negativamente.”

El desplazamiento de la población desde las zonas más tradicionales a las nuevas barriadas es un fenómeno que comienza a ser una realidad tangible, decimos, a partir de las determinaciones establecidas en el Plan General de 1986, aunque el fenómeno ya comenzó a manifestarse a partir de la aprobación de un plan anterior, el llamado Plan Taboada, aprobado en 1964. Pero es en el plan que reseñamos, el de 1986, en el que se hace ya referencia al vaciamiento del centro histórico, con afirmaciones como ésta:

“La tendencia global es de un paulatino desplazamiento de la masa poblacional hacia las nuevas actuaciones periféricas que no sólo absorben el crecimiento demográfico, sino también la constante migración interna con origen en las zonas más antiguas y degradadas. Este fenómeno ha tenido tal magnitud que, en las últimas cuatro décadas, el recinto amurallado y la zona centro han visto reducida su población a casi la mitad, hasta el punto de que hoy se detecta una tendencia de vuelta, en iniciativas privadas y puntuales de renovación destinada a los niveles de renta más bajos, como consecuencia de la degradación y consiguiente descenso del valor del suelo, lo cual no parece la fórmula más adecuada para una revitalización urbana respetuosa con los valores culturales e históricos existentes”.

### **9.4. EL COMPORTAMIENTO DEL CENTRO HISTÓRICO EN EL MARCO DE UN MODELO URBANO EXTENSIVO**

Para evaluar el comportamiento que despliega el centro histórico de Ávila, hemos procedido a la realización de un trabajo de campo con el objetivo de detectar los procesos de sustitución que ha asumido en un tiempo determinado - las operaciones de “renovación urbana”, en suma – junto con aquellos otros procesos que nos permitan comprobar el grado de abandono en el que se encuentra. Ambos procesos, contemplados como dinámicas diferentes aunque complementarias, ya

sea en su vertiente de actividades constructivas específicas o en aquella otra de la que se deriva el grado de deterioro o abandono que pueda estar protagonizando, constituyen una manera de sacar a la luz problemas urbanísticos reales que nos permitan conocer el papel que está jugando el centro histórico en el conjunto de la ciudad. Bien entendido que, con este trabajo de campo, hemos pretendido contrastar “procesos productivos”, los que hacen referencia a actividades inmobiliarias desarrolladas en su ámbito espacial concreto, con aquellos otros que sin expresar aparentemente una dinámica específica, advierten, en cualquier caso, que algo se está preparando.

Para ello, hemos seleccionado cuatro variables básicas entendidas como “categorías espaciales” a las que remitir las dinámicas urbanísticas que pretendemos conocer y comprender. Estas variables analíticas, que expresan otras tantas casuísticas a detectar, se refieren, en primer lugar, a los nuevos edificios residenciales construidos desde los años 1960 a la actualidad, previa demolición de tipologías tradicionales o sobre solar existente; en segundo lugar, edificios que no han sido demolidos y en base a los cuales se han llevado a cabo proyectos concretos de rehabilitación residencial; tercero, los edificios abandonados, deshabitados, vacíos o en ruina; y, finalmente, los solares existentes.

El periodo considerado, desde los años 1960 a la actualidad, está pensado así porque fue a partir de esos años, más o menos, cuando comienza, en paralelo a la extensión indiscriminada de nuestras ciudades, el proceso de destrucción masiva al que han sido sometidos los centros históricos.

Considerando lo específico del centro histórico de Ávila, observamos toda una serie de fenómenos que van desde las numerosas sustituciones tipológicas que se han producido (procesos, por tanto, de renovación urbana) hasta las también numerosas situaciones de ruina, abandono o deterioro en que se encuentra el caserío “no demolido”, junto con otras casuísticas que expresan “regeneraciones” llevadas a cabo a través, sobre todo, de la práctica de la “rehabilitación residencial”. Esta situación que presenta el centro histórico de Ávila merece una explicación que sobrepasa el entendimiento localista y exclusivo de los problemas que en él se acumulan.

Una primera mirada al plano en el que han quedado expresadas y que es producto del citado trabajo de campo evidencia la diversidad de transformaciones que, parcela a parcela, han configurado la realidad del recinto amurallado de Ávila y nos permite enunciar unas primeras hipótesis que, de manera general, podríamos establecer en los siguientes términos.

#### **9.4.1. Un proceso de transformaciones urbanísticas generalizadas, cercano a la “reconstrucción”, siguiendo la lógica de la renta del suelo**

Lo primero que llama la atención es el importantísimo proceso de reconstrucción, por demolición-sustitución del caserío tradicional existente, que afecta a la totalidad del centro histórico. Se puede decir que la mayoría del citado recinto, contabilizado parcela a parcela, ha sido objeto de algún tipo de transformación que ha supuesto la demolición del caserío existente y su sustitución por otros artefactos inmobiliarios, en su mayoría de carácter residencial.

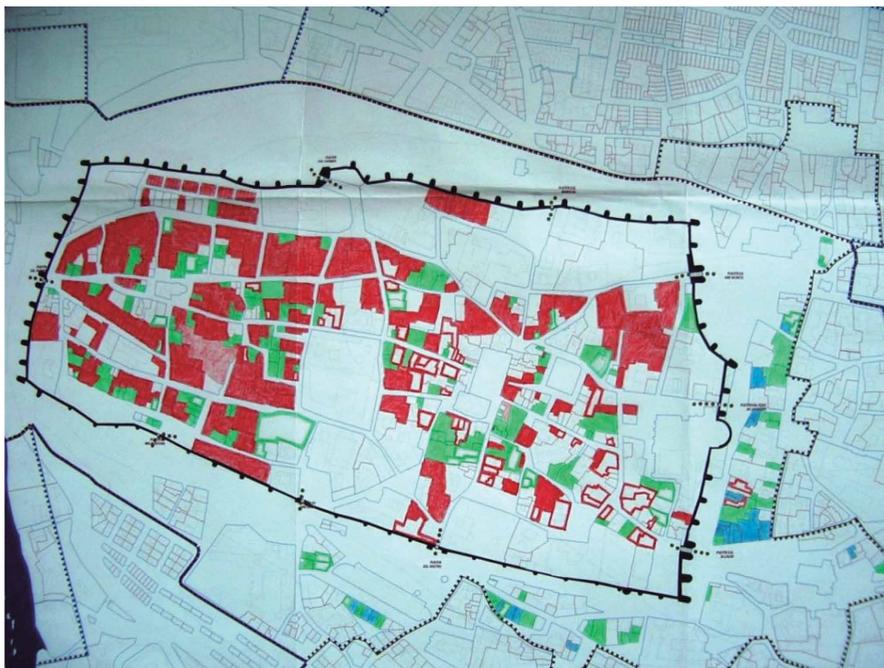


Fig. 9.3. Transformaciones urbanísticas acaecidas en el centro histórico de Ávila desde 1960 a 2010.  
Fuente: trabajo de campo, elaboración propia.

Estamos hablando de sustituciones a las que han sido sometidas antiguas edificaciones residenciales a favor de las que podríamos llamar “tipologías modernas”, en referencia a que comenzaron a hacer acto de presencia en la ciudad a partir de la década de los años 1960. El trabajo de campo, en este sentido, muestra el elenco de dichas transformaciones, señalando los nuevos edificios que se han construido en los últimos 50 años y valorando el tipo y calidad de los mismos, a medida que se han ido sucediendo en el tiempo, con la intención de mostrar su incidencia en la hipotética “cualificación” que se va desarrollando en este lugar histórico. Se trata de constatar, en una palabra, si las transformaciones acaecidas en el centro histórico de Ávila y también en sus zonas de influencia han ido estableciendo pautas selectivas que puedan estar contribuyendo al fomento de un “espacio exclusivo” y participando, con ello, en la construcción de un modelo urbano segregado que reordene y reconstruya un nuevo espacio social de Ávila.

En este proceso continuo que ha supuesto, como decimos, la reconstrucción de la mayoría del espacio que conforma el recinto amurallado, se observa una incidencia intensiva de la misma en su mitad Oeste. Es en ese amplio sector donde se constata el mayor número de sustituciones tipológicas y donde los índices de edificabilidad alcanzan sus cotas más elevadas.

En la mitad Este, a diferencia de su opuesta, dicho proceso de reconstrucción, también muy evidente en este sector, se compagina con cierto viraje hacia la definición de una calidad que no está del todo presente en el Oeste del recinto amurallado. Estamos hablando, sobre todo, de una práctica inmobiliaria rehabilitadora, más frecuente y con mayor grado de concentración en este sector Este del centro histórico, que puede esconder, bajo su apariencia, un proceso de transformación total y no tanto la voluntad por proceder a una recuperación real del patrimonio edificado existente.

### 9.4.2. Dos maneras de proceder a la transformación del centro histórico

Del trabajo de campo realizado constatamos, entre otras cosas, dos maneras de proceder a la transformación-reconstrucción del centro histórico. La primera de ellas, de una gran intensidad inmobiliaria, es, a su vez, la más extendida y se caracteriza por su proximidad, casi identificación, con actuaciones similares a las que se producen en espacios periféricos de la ciudad. Nos referimos a específicas prácticas inmobiliarias que, aunque localizadas en pleno centro histórico, se expresan más como “urbanizaciones suburbanas”. Recogen, de esta manera, la condición urbana del lugar, su memoria histórica construida. En ellas, se elude la inversión en ciudad, en infraestructuras, y se atiende, en exclusiva, a la realización del producto inmobiliario que se quiere poner en un mercado.



Fig. 9.4. La transformación “periférica” de la Calle Covaleda. Actuación en un “espacio histórico” indiscutible. Al fondo, las murallas y el Archivo Histórico Provincial. Fuente: elaboración propia

El otro tipo de transformación-reconstrucción que observamos apuesta por una calidad mayor del producto inmobiliario obtenido, sin renunciar, eso sí, a los altos índices de edificabilidad ya consolidados. En esta segunda opción, que está presente sobre todo el Este del centro histórico (lo que marca una clara diferencia con respecto a lo que sucede en su zona opuesta), se está exigiendo un nivel de renta superior al usuario de turno, lo que contribuye a la construcción de un centro histórico segregado. Observamos, en este sentido, promociones de “calidad” que están suponiendo la introducción de formas de vida que se apropian de lugares centrales como expresión de su condición de clase. Algunos de los hábitats adoptados, sin embargo, no difieran, en general, de las formas “periféricas” ya experimentadas en otros lugares del centro histórico (concretamente, las ya observadas en el sector Oeste), aunque las diferencias entre ambas establece una fuerte frontera entre calidad y renta. Mientras, en la mitad Oeste, los nuevos conjuntos residenciales construidos apenas difieren de aquéllos que se consolidan fuera del centro histórico, sus opuestos, los localizados en el sector Este, contribuyen con su calidad a marcar diferenciaciones espaciales de clase. Estas promociones del sector Este, por otro lado, compaginan su presencia con otras que expresan aparentes “rehabilitaciones” y que encubren productos residenciales, incluso funciones terciarias, de consumo selectivo.



Fig. 9.5. "Urbanización" junto al Palacio de los Verdugo. Apropiación de un lugar histórico como mecanismo de segregación urbana. Fuente: elaboración propia.

#### 9.4.3. El deterioro, el abandono y la ruina, como realidades más evidentes

Pero si algo llama la atención en el centro histórico de Ávila, aparte los procesos que comentamos, es la presencia indiscriminada de una cantidad importante de viviendas abandonadas, ruinas y solares. Es realmente espectacular, ya que no distingue lugares ni ámbitos concretos. Lo mismo nos encontramos con estas situaciones de abandono en los lugares más identificados con la pobreza que en aquellos donde se concentra la abundancia. Parece como si el centro histórico de Ávila estuviera en disposición permanente para emprender, en base a esas ruinas, abandonos y solares, procesos inmobiliarios que contribuyan a un permanente proceso de demolición-sustitución. Una situación semejante, con tanta abundancia de suelo en el centro histórico (los solares que ya lo son como los potenciales que surgirán de los edificios abandonados y de las ruinas), puede convertirse en un arma capaz de hacer irreversible el proceso de reconstrucción que comentamos pero también una ocasión idónea para iniciar una política urbana que reconduzca dicho proceso hacia derroteros más solidarios con la construcción de la ciudad, que intervenga sobre los sectores más deteriorados para reconvertir el proceso de degradación iniciado. Se trataría, en este caso, de reconstruir el espacio de la reproducción social en detrimento del "espacio de la renta".



Fig. 9.6 y fig. 9.7. Viviendas abandonadas, ruinas y solares, en color verde. Fuente: elaboración propia.

No parece una situación muy normal contemplar este espectáculo desolador, donde la sensación de abandono (que probablemente es previa a un nuevo relanzamiento inmobiliario) constituye la expresión más depurada de lo que hoy es el centro histórico de Ávila. Pero, de cara a la reconstrucción del espacio de la reproducción social, lo que no debemos olvidar es que el alto porcentaje de viviendas vacías, abandonadas o en ruina puede interpretarse como una de las consecuencias de una práctica inmobiliaria hasta ahora insostenible. La reconstrucción en clave social y en los términos establecidos, abriría las puertas a un nuevo equilibrio urbano al incidir en la puesta en entredicho del "espacio de la renta".

El hecho de que ese abandono afecte a todo el centro histórico, incluso a las zonas de influencia fuera del mismo, nos hace pensar que las posibles dinámicas que le afecten a corto-medio plazo podrían adoptar signos selectivos y apostar, como en cierta manera ya se está haciendo, por consolidar el sector Este como un lugar donde se compagina la residencia de calidad, obtenida vía "rehabilitación", con funciones de centralidad exclusiva, mientras en el resto del recinto, sobre todo en su mitad Oeste, se siga insistiendo y experimentando nuevos hábitats de calidad muy cercana, eso sí, a concepciones "periféricas" de clase.

#### **9.5. LA RECONSTRUCCIÓN ESPECULATIVA DEL CENTRO HISTÓRICO COMO UN PROCESO INMOBILIARIO DESORBITADO QUE ENCUENTRA SU ORIGENES EN TIEMPOS PRETÉRITOS**

Encontramos una explicación a esta transformación intensa del centro histórico de Ávila si analizamos el proceso de producción inmobiliario seguido en esta ciudad en su conjunto y lo comparamos con la evolución demográfica que se ha producido en paralelo. De esta forma, podremos comprobar si dicha producción residencial se correspondía o no con necesidades de la población, lo que nos va a permitir comprender, en caso de que dicha correspondencia no se haya producido, la realidad de una no ocupación de las viviendas producidas, así como la expresión de dicho fenómeno en el abandono de que es objeto el centro histórico.

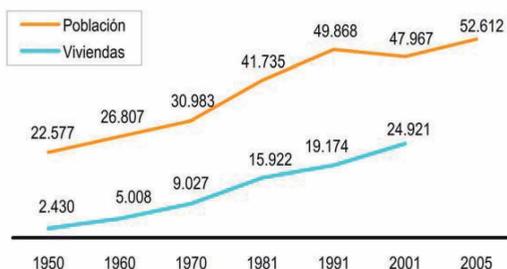
Si comparamos la evolución de las curvas de población y vivienda desde el año 1950 al 2001, constatamos un fenómeno en el que se advierten y se confirman algunas de las hipótesis que formulamos. La población de Ávila ha pasado, en efecto, de 22.577 habitantes en 1950 a 47.967 en 2001. Estamos hablando de un aumento de población del 133% mientras que, en ese mismo periodo, las viviendas existentes habían aumentado en casi un 1.000%. Los dos momentos más destacados, por lo que se refiere al aumento del número de viviendas, se corresponden con la década de 1970, con un aumento de casi 7.000 nuevas viviendas, y la de 1990, con un aumento de casi 6.000. Este aumento en el número de viviendas no se corresponde, al menos desde 1981, con el que estaba protagonizando la población, ya que ésta, a partir de ese año de 1981, comienza a estancarse, mientras el número de viviendas, decimos, no deja de aumentar.

Una vez aprobado el plan de 1998, las perspectivas en la construcción de nuevas viviendas se desbordan aún más, si cabe. En los años 1998-2002, unas 4.600 nuevas viviendas reciben licencia para ser construidas en Ávila; de ellas, algo más de 4.000 fueron confirmadas con un documento de fin de obra. En tan sólo cuatro años, el parque residencial aumentó mucho más contundentemente que en las décadas anteriormente comentadas, como consecuencia, entre otras cosas, de las expectativas planteadas en el plan de 1998.

**Evolución del número de población y viviendas por décadas censales  
de los municipios declarados como conjuntos históricos**

Municipio	Ávila						
Año de Incoación	1940						
Numero	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2005
Población	22.577	26.807	30.983	41.735	49.868	47.967	52.612
Viviendas	2.430	5.008	9.027	15.922	19.174	24.921	
<b>Evolución: porcentaje acumulado desde 1950</b>							
Población		19%	37%	85%	121%	112%	133%
Viviendas		106%	271%	555%	689%	926%	

**Evolución del número de población y viviendas**



**Tipología de las viviendas construidas en el periodo intercensal**

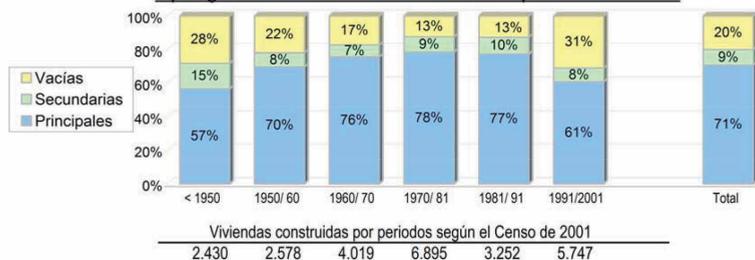


Fig. 9.8. Avila. Evolución población-viviendas entre 1950 y 2005.

Fuente: INE, Censo de población y viviendas de 2001, y padrón de 2005

Las dinámicas observadas, en el centro histórico, con posterioridad a la aprobación del plan de 1998, fueron muy distintas. El número de viviendas que afectaron al proceso de reconstrucción del centro histórico mediante la puesta en marcha de obras de rehabilitación sólo fueron 96. El proceso de exclusividad que protagoniza el recinto amurallado, junto con sus zonas de influencia, no había hecho más que empezar. Una política de relanzamiento residencial periférico, junto a otra que apuesta por la catalogación como instrumento al que referir las intervenciones en la ciudad histórica, refuerzan y encauzan el modelo de ciudad segregada.

“La actuación en estas áreas” -se decía en la memoria del plan de 1998- “será generalmente de rehabilitación, permitiéndose la sustitución puntual cuando el estado de la edificación lo justifique y dentro de unas ordenanzas estéticas que determinen el mantenimiento de la imagen tradicional (...) Se trata de adecuar la edificación a las necesidades y demandas actuales pero respetando la escena urbana que tradicionalmente han configurado.”

Por lo que se refiere a este proceso de abandono-elitización del centro histórico, es de destacar el alto porcentaje de “viviendas vacías” que se acumulan, sobre todo en la década de los noventa, entre 1991 y 2001. Estamos hablando de un 31%, lo que nos confirma, en cierta manera, lo ya comprobado en el trabajo de campo, la presencia de un alto contenido de ruinas, solares y viviendas abandonadas, sobre todo en el recinto amurallado. Está claro que este proceso de desocupación no es algo actual, sino el producto final de un largo proceso iniciado, y posiblemente impulsado, tras la aprobación del plan de 1998. En el año 2001, en efecto, ya se contabilizaban unas 8.192 viviendas vacías, lo que representaba el 32.4% del total. En 2003, el parque inmobiliario-residencial, en su cuarta parte, se había construido en la última década y una tercera parte del mismo, como decimos, se encontraba desocupado o infrautilizado. Durante la década que culminaba en el 2003, el parque de viviendas desocupadas, o de muy baja utilización, se había incrementado en casi un 40%.

### **9.6. LA INTENSIDAD INMOBILIARIA RECIENTE COMO UN FENÓMENO QUE ACOMPAÑA E IMPULSA LA EXCLUSIVIDAD DEL CENTRO HISTÓRICO**

La situación que presenta actualmente la ciudad de Ávila, por lo que se refiere a las viviendas desocupadas, no es, por tanto, un problema aislado ni pasajero. Todo lo contrario. Se trata de un asunto que debe preocupar, por cuanto, como se puede advertir, forma parte de una de las costumbres más enraizadas en los últimos años con el proceso de producción espacial que anima a esta ciudad. Es como si dicho proceso estuviese empeñado en reconvertir el centro histórico en un espacio selectivo y excluyente a través de la expulsión y eliminación de todo aquello que tenga que ver con la complejidad espacial y la reproducción social. El espectáculo que hoy día observamos en el recinto histórico de Ávila y también en sus zonas de influencia más inmediatas, con una importante proporción de viviendas desocupadas y solares, hace pensar que se está procediendo decididamente a la construcción de un espacio privilegiado en los términos antes comentados.

Ese espacio de privilegio se construye en connivencia con la apuesta por un modelo urbano segregado que implica la masiva realización de un espacio periférico sobre el que se vuelcan la inmensa mayoría de las acciones inmobiliarias de tipo residencial-comercial, el nuevo espacio de consumo de masas. Mientras tanto, y en paralelo, en el centro histórico se procede a un tipo de promoción que combina la necesidad de obtener altas rentas con el carácter exclusivo de las mismas.

Esa masiva incidencia inmobiliaria en el espacio periférico (más allá, por tanto, de los espacios históricos), constituye una práctica que, aunque ralentizada por razones de la crisis económica, no se detiene tan fácilmente. En este sentido, si observamos las gráficas que recogen la producción residencial desde 1990 a la actualidad, comprobamos una importante actividad inmobiliaria a partir de 2002. Estamos hablando de hasta 4.510 viviendas construidas en 2007, de 2.586 en 2006 y de 3.481 en 2005, es decir, 10.577 nuevas viviendas construidas en tres años. En el recinto amurallado apenas se construyen medio centenar en ese mismo período, mientras se alcanzan cotas algo más elevadas en el sector urbano que queda fuera de dicho recinto y que está integrado en los límites del plan de gestión exigido como condición de ciudad Patrimonio de la Humanidad, donde, en los tres años citados, se llega a construir en torno al medio millar de nuevas viviendas. En términos proporcionales, estos números nos están indicando que el 95% de las nuevas viviendas construidas entre 2005 y 2007 se han localizado fuera del ámbito

del Plan de gestión; que el 4.49% se han construido en el espacio objeto del citado plan, sin contar el recinto amurallado; y que tan sólo el 0,44% se han identificado con el espacio del recinto amurallado.



Fig. 9.9. Viviendas concedidas, vía licencia, en Ávila desde 1990 a 2007. Fuente: elaboración propia

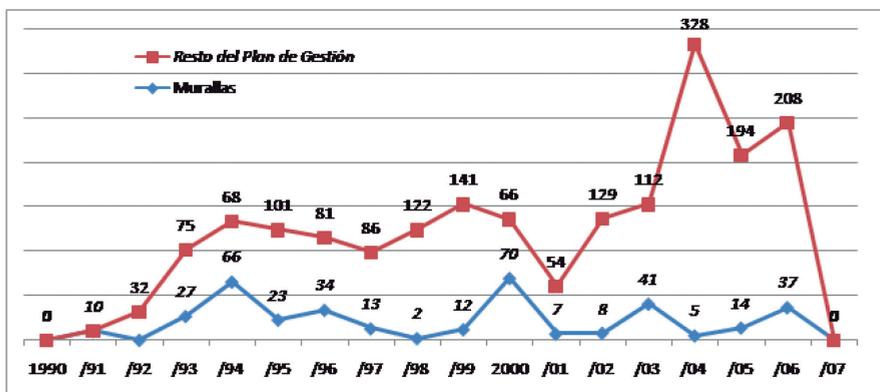


Fig. 9.10. Viviendas concedidas, vía licencia, en el recinto amurallado y en el resto del sector del Plan de gestión. Fuente: elaboración propia

## 9.7. MENOS POBLACIÓN Y MENOS VIVIENDAS A MEDIDA QUE NOS ACERCAMOS AL RECINTO AMURALLADO, AL CENTRO HISTÓRICO

Observamos diferencias notables, por lo que se refiere a la relación vivienda-población, entre los diferentes sectores de la ciudad y, sobre todo, entre el centro histórico y los espacios periféricos que lo contornan, marcándose esas pautas que delatan la estrategia hacia la consolidación de un modelo urbano segregado. La ciudad de Ávila, considerada en su conjunto, ha aumentado de población, entre 2001 y 2008, en unos 6.000 habitantes, mientras las nuevas viviendas construidas alcanzan la cifra de 14.946. La mayoría de ellas, un 95%, están localizadas en la periferia de los ámbitos históricos. En el mismo periodo, el sector que define el Plan de gestión, algo más amplio que el recinto amurallado, excluyendo a este último, ha recibido algo más de 1.000 viviendas, para un aumento de población de 331 habitantes. Por su parte, el recinto amurallado, entre 2001 y 2007, ha acogido unas 112 nuevas viviendas para una población que sólo ha aumentado en algo más de 100 habitantes.

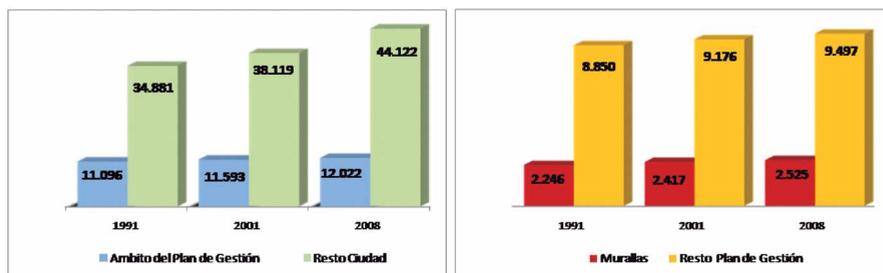


Fig. 9.11 y fig. 9.12. Evolución población en Ávila y en los ámbitos relacionados con el centro histórico entre 1991 y 2008. Fuente: INE, Padrón y elaboración propia.

A medida que nos vamos aproximando al recinto amurallado y al sector del Plan de gestión, nos encontramos con ámbitos espaciales que van admitiendo menos población y menos viviendas o, lo que es lo mismo, se van concibiendo espacios que seleccionan al alza el tipo de vivienda a producir y el tipo de habitante con capacidad para consumirla.

## 9.8. CONCLUSIÓN PROPOSITIVA

La primera idea que hay que dejar clara es que el modelo urbano segregado que se está gestando y materializando para la ciudad de Ávila encuentra sus bases más profundas en la puesta en marcha de procesos urbanos que se consienten e impulsan, sobre todo, desde el marco espacial de la ciudad histórica.

En los años 1980, la ciudad de Ávila presentaba una configuración espacial que podríamos descomponerla en lo que es su recinto amurallado, los arrabales medievales y aquellos otros sectores que se han construido al amparo de la relación que comenzó a establecerse, por el Norte y por el Sur, entre aquellos ámbitos y las instalaciones ferroviarias. Este espacio compacto es el que comienza a ser sometido, sobre todo a partir del plan aprobado en 1986, a actuaciones urbanísticas encaminadas a disolverlo como entidad compleja. Y es en el marco de esa disolución programada cómo comienza a sentirse la necesidad de contar con nuevos espacios, con nuevas incorporaciones de suelos hasta entonces sin urbanizar, con el objetivo de construir un nuevo modelo de ciudad que respondiese a la segregación socio-espacial que hace posible la realización de la renta urbana. La transformación del centro histórico es el primer paso para proceder a la construcción del citado modelo, ya que es el que proporciona el mayor y más importante contingente humano y económico para, mediante su movimiento y reubicación, hacer realidad la nueva reorganización espacial segregada que configure una nueva manera de entender las relaciones socio-espaciales. El centro histórico se presenta como un modelo agotado que perturba, en su calidad de espacio compacto, los compromisos establecidos para hacer realidad la construcción de dicha realidad segregada. El centro histórico representa, en este sentido, el modelo a disolver por cuanto, si continuase comportándose como un espacio heterogéneo y multifuncional, impediría en cierta manera la materialización del modelo emergente.

En la ciudad de Ávila, se está poniendo énfasis en un proceso que implica potenciar una intensa producción residencial en terrenos periféricos, reorganizándose el espacio de la reproducción en estrecha vinculación con los grandes centros comerciales, también periféricos, mientras el centro histórico, asumiendo un nuevo papel en esta reorganización socio-espacial, se prepara para recibir una población selectiva, una actividad excluyente y unas formas, en

hábitat y componentes públicos, que van a ir procurando su marginación de clase. Naturalmente, se trata de un proceso que no va a estar ausente de contradicciones. La convivencia por un periodo indeterminado de estratos sociales muy distantes entre sí, como aún son muy habituales en este lugar, tiene sus días contados. Permanecerán así mientras su reproducción resista, pero la estrategia que se está siguiendo, deducida de las conclusiones derivadas del trabajo de campo realizado, nos permiten pensar que el centro histórico está siendo preparado para que, a largo plazo, ejerza como un lugar selectivo y excluyente, donde se acumulen las residencias, actividades y formas de vida de más alto valor. Ejemplos de esta tendencia son ya evidentes en su realidad actual. Hablamos de tendencia, no de realidad evidente en todas sus dimensiones. Se están produciendo, por un lado, procesos de renovación muy significativos que apuntan hacia esa situación y, en paralelo, un vaciamiento de los componentes demográficos, apreciable sobre todo en la importante y llamativa presencia de viviendas vacías, abandonadas y de solares. Este importante contingente de ciudad en barbecho inmobiliario puede suponer, esta vez a corto-medio plazo y si la crisis no lo impide, la puesta en marcha de un proceso de reconversión del centro histórico hacia otros cometidos más acordes con su condición, casi perdida, de espacio complejo. Esta es la categoría que habría que ir recuperando en el marco de una estrategia dirigida a tal fin.

Ante este panorama, la pregunta que debemos formular es la siguiente: ¿Se puede devolver al centro histórico de Ávila esa complejidad perdida, su carácter multifuncional, compacto y heterogéneo, su condición originaria de espacio de convivencia y sociabilidad? Devolver al centro histórico estas categorías urbanísticas perdidas significaría replantearse el modelo urbano segregado que se está construyendo. Todo ello implicaría un acercamiento a la ciudad histórica como lugar propicio para emprender actuaciones que nada tengan que ver con intervenciones encaminadas hacia la conservación de artefactos históricos, artísticos o monumentales, ni con aquellas otras que supongan fortalecer su concepción como lugar exclusivo de clase, cada vez más turístico, cultural y administrativo, cada vez menos como lugar de residencia. Esto significaría, por ejemplo, plantearse cuestiones como: ¿de qué manera hacemos partícipe al centro histórico en la resolución del problema la vivienda? ¿Cómo se incorporaría a un sistema de equipamientos que sirvan a toda la ciudad? ¿De qué forma se compagina su condición de lugar histórico con aquella otra que le permita comportarse como un barrio más de la ciudad?

Como primera medida, se debería llevar a cabo una valoración de aquellos edificios de grandes dimensiones que puedan ejercer como contenedores de servicios. Con ello se pretende comprobar las posibilidades de localización en ellos de equipamientos directamente implicados con la actividad residencial. Naturalmente, dicha valoración tiene que plantearse en el marco global de lo que podríamos denominar un plan de servicios para la ciudad de Ávila. Un plan de servicios puede ser la gran oportunidad para comenzar a devolver al centro histórico su capacidad como lugar residencial, ya que no basta con decir "rehabilitación residencial" si ello no va acompañado de la, a su vez, de rehabilitación de servicios.

La rehabilitación, en efecto, debería plantearse como proyecto en el que se contemple la recuperación residencial en su sentido más amplio posible, es decir, estrechamente relacionada con equipamientos, servicios sociales, actividades económicas, posiblemente de tipo artesanal, y actividades culturales-educativas. Rehabilitar no debe significar únicamente modernizar la vivienda, aislar la vivienda del resto de la ciudad para hacerla objeto único de tratamiento, sino proceder con todo rigor a un proceso integrador que haga real la rehabilitación urbana. Ello

implica considerar como objeto de rehabilitación todos aquellos elementos que hacen de la vivienda su complemento indispensable: los servicios, las asistencias sociales de todo tipo, los espacios comunitarios que constituyen un extensión del hábitat, los ámbitos de convivencia y, por supuesto, la población que, a duras penas, permanece en los lugares objeto de rehabilitación. En una palabra, se trata, ante todo, de recuperar la vida urbana a partir de presupuestos que contemplen la recuperación de la complejidad perdida, haciendo de la mezcla social, del multiculturalismo, el vehículo portador que proporcione toda su lógica a una acción semejante.

Decía Vittoria Calzolari (1981), a este respecto, que

“la rehabilitación debe contemplarse como una elección cultural y económica, también política, y una manera diferente de conducir el desarrollo de la ciudad. No se puede decir que el objetivo de la rehabilitación se afirme como espontáneo, que pueda ser considerado como un programa más, entre otros, para ordenar la ciudad”.

La rehabilitación, por tanto, no debemos entenderla como el complemento de lujo que acompaña a la promoción inmobiliaria cuantitativa que se extiende por toda la ciudad. En este panorama, la rehabilitación, tal y como se realiza en la actualidad, es la otra cara de la moneda. Expresa la acción más “noble” de la promoción inmobiliaria, ya que apuesta, en el mejor de los casos, por recuperar lo existente. Sin embargo, esa recuperación es engañosa, ya que aborda una pequeña porción del parque residencial, aquella que se corresponde con la exclusividad que representa. Se trata, en suma, de la “nobleza” con la que se intenta, en cierto modo, ocultar las expresiones más agresivas de la promoción inmobiliaria en su vertiente cuantitativa y dar a entender que sus realizaciones también se deslizan por el lado de la conservación, haciendo compatible la cantidad con la cualidad.

“La rehabilitación urbana” -en pocas palabras y como nos sigue diciendo Vittoria Calzolari (1981)-, “es indispensable por la necesidad de una recuperación cultural, vinculada tanto a la actividad como a los lugares; para eliminar el despilfarro, tanto económico como social, debido al abandono, a la subutilización y a la progresiva degradación de un patrimonio de viviendas, palacios, servicios, monumentos, lugares de trabajo; para bloquear el vaciamiento demográfico progresivo de una parte de la ciudad y la degradación de su estructura social, con repercusiones en el conjunto de la ciudad, no sólo en el centro histórico”.

## 9.9. BIBLIOGRAFÍA

Es de destacar la escasa bibliografía que existe sobre la ciudad de Ávila dedicada a aquellas cuestiones que atañen a su realidad urbanística, que aborde, en suma, todos aquellos temas que nos ayuden a comprenderla como entidad espacial. No faltan, eso sí, estudios que se interesan por sus monumentos, patrimonio artístico, murallas, etc. y, en conjunción con todas estas cuestiones, por aquellas otras que valoran su presencia en el territorio como un bien turístico a explotar y consumir.

De ahí la limitación que hemos sufrido para analizar algunas de las cuestiones referidas a su Conjunto Histórico y la necesidad de remitir nuestro conocimiento del mismo, entre otros, al trabajo de campo que hemos realizado.

Lo único que hemos utilizado, como referencia bibliográfica cercana a nuestros objetivos, es este libro, en origen una tesis doctoral:

VILLAR CASTRO, Julio (1982), *Geografía Urbana de Ávila. Raíces históricas en una ciudad actual*, Universidad de Salamanca.

A falta de bibliografía concreta, nos hemos servido para nuestro trabajo de los Planes Generales que forman parte de la historia de la ciudad de Ávila, sobre todo, del *Plan General de Ordenación Urbana de Ávila*, aprobado en 1998, plan en cuya adaptación a la Ley de Urbanismo de Castilla y León participamos como equipo del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid.

En el marco de esta adaptación, destacamos tres documentos que fueron elaborados para incluirlos en la misma, documentos que constituyen el más importante apoyo científico que hemos tenido para elaborar, en gran medida, este trabajo:

LÓPEZ LUCIO, Ramón (2003), *Del Plan Taboada (1964) al Plan Elizalde (1998). Un caso de expansión territorial acelerada en condiciones de estabilidad demográfica*.

ROCH PEÑA, Fernando (2003), *Ávila. Aspectos inmobiliarios del desarrollo urbano actual*.

ÁLVAREZ MORA, Alfonso (2003), *Ávila y el Plan de 1998. Una propuesta sin base demográfica que apuesta por una "nueva ciudad" al margen de la Ciudad Histórica*.

Es de destacar el único artículo que, en materia de urbanismo, se ha escrito sobre Ávila:

DE LAS RIVAS SANZ, Juan Luis (2007), "El proyecto de adaptación del Plan General de Ávila a la Ley de Urbanismo de Castilla y León, y a su Reglamento, 1998-2005", en *URBAN*, nº 12.

Como referentes teóricos, resultado de reflexiones nacidas al calor de concretos trabajos técnico-profesionales, vinculados con planes y proyectos de urbanismo realizados a tal efecto, destacamos:

CALZZOLARI, Vittoria (1981), *Roma, Il recupero del Centro Storico 1976-81*, Comune di Roma, Assessorato per gli interventi nel Centro Storico, Roma.

CAMPOS VENUTI, Giuseppe (1978), *Urbanistica e austerità*, Feltrinelli, Milán.

OLIVA, Federico & CAMPOS VENUTI, Giuseppe (1978), *Urbanistica alternativa a Pavia*, Marsilio Editori, Venecia.



# 10. ÁVILA, UN PAISAJE INAPROPIADO. DIAGNÓSTICOS URBANÍSTICOS Y FUTUROS PASADOS EN EL PLANEAMIENTO RECIENTE DE LA CIUDAD

Marina JIMÉNEZ JIMÉNEZ

*Dra. Arquitecta, Profesora de Urbanismo y Ordenación del Territorio,  
Departamento de Urbanismo y Representación de la Arquitectura,  
Instituto Universitario de Urbanística, Universidad de Valladolid.*

marina@arq.uva.es

## RESUMEN

Como muchas otras ciudades del panorama nacional español, Ávila sufrió un boom urbanizador sin precedentes en la primera década del siglo XXI. El valor patrimonial universal de la ciudad histórica añade ciertos matices. Ambas circunstancias son generalizables a otros casos menos extremos. Nos fijamos en la configuración espacial del territorio donde se despliega este proceso, esa extensión casi reticulada que ha surgido sin darnos cuenta, sin bajar la mirada al valle, y que duplica la de la ciudad preexistente. Nos preguntamos cómo esto ha sido posible de esta forma, invisible, desorbitada, más allá de la justificación inmobiliario-financiera. Necesariamente hay otras muchas razones cómplices. Centramos la investigación en los diagnósticos urbanísticos, sobre todo los internos a la planificación, que se han elaborado en este periodo, para ver cómo han afrontado la transformación espacial del cuerpo urbano. Nos fijamos en qué tipo de imagen de la ciudad pasada, presente o futura han proyectado en sus análisis valorados; qué factores han influido en sus juicios; la utilidad de los mismos. Entre la complicidad con lo que se pretendía justificar y la incapacidad para hacer valoraciones ajustadas entre el pasado y el futuro, hallamos ráfagas certeras sobre la precariedad de un proceso en el que no se ha tenido oportunidad de participar, tal vez porque el interlocutor no estaba predispuesto a ello, planes cómplices o apenas testigos de una realidad en transformación ajena al plano del suelo.

**Palabras clave:** transformación urbana, planes urbanísticos, paisaje.

# 10. ÁVILA, AN INAPPROPRIATE LANDSCAPE. URBAN DIAGNOSIS AND PAST FUTURES IN THE RECENT CITY PLANNING

Marina JIMÉNEZ JIMÉNEZ

*Dra. Arquitecta, Profesora de Urbanismo y Ordenación del Territorio,  
Departamento de Urbanismo y Representación de la Arquitectura,  
Instituto Universitario de Urbanística, Universidad de Valladolid.*

marina@arq.uva.es

## ABSTRACT

As many other cities on the Spanish national scene, Ávila suffered an unprecedented urbanization peak in the first decades of the 21st century. The universal patrimonial value of the historical city adds certain shades. Both circumstances are generalizable to other less extreme cases. We look into the spatial configuration of the territory where this process is displayed, that nearly reticulated extension that has arisen without us noticing it, without lowering our look down to the valley, and that doubles the preexisting city. We wonder how this has been possible, invisible and exorbitant, beyond the real-financial justification. There are necessarily many other accessory reasons. We focus the research on the urban diagnosis, especially on those which are internal to the planning, that have been elaborated during this period, to see how this has faced the spatial transformation of the urban body. We look into what kind of image of the past, present or future city they have projected in their valued analysis; which factors have influenced in their judgements; their utility. Between the complicity with what was intended to justify and the inability to make accurate evaluations between past and future, we find some certain bursts about the precariousness of a process in which there was no opportunity to participate, maybe because the interlocutor was not predisposed to it, accomplice plans or barely witnesses of a transforming reality alien to the floor plan.

**Keywords:** urban transformation, urban planning, landscape.



Fig. 10.1. Sur de la ciudad de Ávila, Valle Amblés. Expectativas de desarrollo no satisfechas.

Fuente: foto de la autora, septiembre 2017.

## 10.1. INTRODUCCIÓN

Si leemos alguno de los párrafos justificadores del Avance del PGOU 2010 de Ávila hoy paralizado en medio de la soledad del paisaje de la fotografía (fig. 10.1) sentimos que no entendemos nada de lo que allí se despliega —suelo urbanizado por el plan de 1998. O los planificadores se burlan de nuestra comprensión o asumieron diligentemente que planificar no tiene que ver con lo “terrenal” que se planifica. Tal vez confíen en que siempre tendremos la mirada fija hacia el Norte en dirección a la acrópolis que forma el recinto medieval amurallado. El resto, tierra quemada bajo nuestros pies. El hacedor de paisajes que es el hombre quedó encerrado en el castillo. Este plan interrumpido pretendía clasificar suelo contiguo al de la imagen por el Sur-Sureste para aproximadamente 20.000 habitantes más, cuando la actividad constructiva en este otro suelo ya llevaba tres años totalmente paralizada. Aún hoy —septiembre 2017— sigue estándolo.

El entendimiento e incluso justificación de la urbanización como medio de producción económica es la explicación dominante. Es producto, valor de cambio, y es reproducible, aunque visualmente puede llegar a desplegar un panorama ficticio de grandiosidad y poderío. No profundizaremos en esta componente económico-financiera del proceso urbanizador, pero no podemos obviar su presencia (Schulz-Dornburg, 2012; Observatorio, 2013). También en Ávila evita que profundicemos en cómo nos estamos posando sobre ese territorio, aquí junto con la coartada del valor de la acrópolis histórica. ¿Cómo nos implicamos planificadores y diseñadores en el proceso? Hay un problema económico y político evidente, pero posiblemente -al margen de quienes hayan podido ser partícipes directos en la especulación-, seamos cómplices necesarios en esa producción genérica indiscriminada (Marcinkoski, 2013 y 2016). Tal vez si sintiéramos ese territorio como propio, como paisaje, lo planificaríamos con mucho más cuidado.

El título de esta investigación, “Un paisaje inapropiado”, tiene un significado doble cuando lo dirigimos hacia los espacios sobre los que se ha desarrollado el último planeamiento abulense: ha habido una apropiación “indebida” de ese territorio en el que se ha expandido la urbanización, en buena medida mal ejecutada y con una rapidez inusitada, pero no la ciudad (ni en su fase de edificación, y mucho menos en la de habitarlo); y por lo tanto deviene en “todavía no apropiado”, en el sentido de hecho lugar reconocible. También podemos aplicar el adjetivo “inapropiado” si miramos a la ciudad en su conjunto y a la acrópolis medieval en particular: ese paisaje urbano, en gran parte imaginario, de reconocido valor, ha podido ejercer una influencia anestésica en la gestación y reconocimiento de esa otra realidad.



Fig. 10.2. (izq) Vuelo del IRYDA 1977-83 y fig. 10.3. (dcha) PNOA 2014 (prácticamente similar a la de 2008). Fuente: Centro de descargas del Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG).

A continuación, primero plantearemos algunas hipótesis sobre cómo los planes han permitido esta realidad ambigua abulense que está transformando un territorio previo que ya era paisaje y que describiremos brevemente; pasaremos a cribar algunos diagnósticos de los tres planes generales que se han elaborado durante este periodo, junto con algunos otros parciales que de un modo u otro corroboran el fracaso. Después nos fijaremos brevemente en algunos otros relatos coetáneos de la realidad abulense atentos a uno u otro paisaje. Por último discutiremos lo observado a modo de conclusiones y de caminos posibles.

## 10.2. HIPÓTESIS, UN DIAGNÓSTICO PASEADO Y MEMORIA DE LOS LUGARES

Sostenemos que los planes, y sus diagnósticos de forma específica, no se han enfocado hacia la apropiación del paisaje o no han sido entendidos como vehículos para ello por sus sucesivos ejecutores y por los actores sociales en general en su transformación de planes a proyectos. Consideramos dicho fin entender el territorio como paisaje propio, esto es con valores intrínsecos al desarrollo humano y urbano, tanto los valores previos a su transformación consensuada como los potenciales. Es decir, entender también el diseño urbano de calidad como paisaje propio, como futuro derecho de sus nuevos y viejos habitantes. Y ambos asuntos como objetivos e hilos conductores de la acción del plan en general y de sus diagnósticos en particular, por encima del objetivo administrativo y regulador de derechos y deberes de los propietarios del suelo.

¿Qué alusiones –sobre todo espaciales– al pasado y al futuro de la ciudad que se trata de reacomodar hay en esos diagnósticos “urbanísticos”? Y si las hay, ¿qué papel juegan en la reformulación de la estructura urbana? Parece evidente que el contexto regulador no garantiza calidad, a lo que podemos añadir como agravantes la inestabilidad de las reglas e incomprensión (o abstracción) de los objetivos (Calderón, 2013). Sea inducido desde el marco legislativo superior al plan y sus dinámicas, sea intrínseco a las reglas que éste se ha dado, no parece que el Plan general esté siendo el documento propicio para hacer un balance equilibrado del pasado vivo y de la ciudad-futura. El planeamiento y el supuesto diagnóstico como requisito interno del mismo han permitido y activado la producción de esta no-ciudad o, siendo algo más optimistas, ciudad en ciernes, pero no han conseguido orientar su paisaje.

El componente urbanístico del diagnóstico, en el sentido de documento técnico que evalúa el estado del planeamiento, domina el proceso. Simultáneamente la imagen de la ciudad patrimonial es, en casos como éste, tan potente que no facilita que dicho diagnóstico abra angular y se fije en la realidad urbana y territorial y sus espacios, para favorecer la construcción de una imagen renovada y motivadora hacia el futuro. En el “planeamiento reglado” la reflexión sobre el paisaje en construcción –siempre en construcción– al que se atiende y que indefectiblemente se manipulará parece que no se encauce o apropie.

Antes de pasar a testar los documentos hacemos nuestro diagnóstico “paisajístico” recorriendo esa urbanización desarrollada al amparo de los mismos. Miramos sobre todo al Sur, desde el entorno de la línea del ferrocarril al Este hasta el río Adaja al Oeste, que es el ámbito donde se ha desplegado con asombrosa urgencia esa ciudad fantasma; sin obviar el sector oriental en torno al eje de salida hacia Madrid, aunque por ahí la ciudad ya había empezado a extender tentáculos desde los 60s (Ríos, 2011). La expansión a Oeste-Noroeste ha quedado relativamente contenida gracias al consenso respecto de que este perfil característico quede preservado, algo que en cierto modo incrementa la presión sobre los “espacios disponibles”. En cualquier caso, a uno y otro lado, la imagen más comprensible es la de la ciudad amurallada al fondo, por los siglos, ¿quién diría que Ávila también es una ciudad de ríos? Lo que hay en esa franja dispuesta para el desarrollo es un cauce cementizado y una urbanización parcialmente inundable al sur y de complicada accesibilidad al sureste, cuando intenta encaramarse a las cuestas; difícil de leer, difícil de mostrarse en continuidad con la historia de la ciudad que la precede, tanto en el sentido espacial, de su estructura viaria y de espacios libres, como en las todavía muy escasas morfologías y centralidades en ciernes; y sobre todo ajena al territorio desde su propia base: el encuentro de la nueva urbanización-edificación con el plano del suelo, la topografía palimpsesto también por las trazas de una historia milenaria a la que no se ha dado valor. En definitiva un paisaje inapropiado.

Aunque con reticencias, añadimos algo positivo a este panorama: Como apuntábamos, la protección de vistas de la cornisa Noroeste ha protegido también indirectamente de la expansión esos flancos, frente a la fácil ‘apropiación’ del valle al Sur. Y aquí, en el marco del cumplimiento de estándares con que nos protege la Ley, se va tejiendo una urbanización generosa (sobredimensionada), en la que se intuyen estructuras incompletas o mal ejecutadas pero ordenadoras de lo siguiente. Así por ejemplo el entorno del río Chico es sistema general de espacios libres. Y lo que para nosotros son ante todo “ruinas modernas” (Schulz-Dornburg, 2012), para otros es un “espacio urbanizado”, con las connotaciones positivas que pueda implicar: organizado y equipado con las redes visibles e invisibles que lo

harán habitable, valorando el orden adecuado del proceso de construcción de ciudad.<sup>1</sup> También observamos que la ciudadanía se apropia fácilmente de estos espacios –una vez localizados–. Gente, flora y fauna, rápidamente pasean por las riberas.



Fig. 10.4. y fig. 10.5. (izq) Canal de hormigón del río Chico, febrero y mayo del 2016.

Fig. 10.6. (dcha) Superficie urbanizada 1997-2008.

Fuentes: Fotos de la autora y Martínez & Fernández, 2013.

Pero éste ya era un paisaje plenamente apropiado mucho antes, accesible y cultivado. Todavía se mantiene en pie el puente de Sancti Spiritu, posiblemente resto del complejo premostratense de principios del s.XIII, y encauzando una calzada o cordel hacia la sierra al Sur (puentes que explican caminos y caminos que hacen territorios, Rodríguez, 2015). No hace tanto era atajo obligado para subir al Santuario de Sonsoles a pie, por devoción o por deporte y de paso contemplar desde otro alto todo este valle y el paisaje fortificado de fondo. También queda algún retazo de las huertas que ocuparon buena parte del valle además de la “Dehesa boyal”, que incluso, frente a lo más reiterado –la muralla, el románico...– se pueden rastrear en algunas crónicas de viajeros del XVIII y del XIX (Chavarría, 2006). Ávila tenía al Sur una vega fértil. Las puertas de la muralla abren esa ciudad interior al campo y estructuran ese territorio circundante. Sin embargo como reiteran Ridruejo y Jiménez Lozano después de Santayana, “*oppidum in ruris*” (Ridruejo, 2016; Sanchidrián, 2008), los galones históricos y el carácter ciudadano hacen que desaparezca su territorio, quedando el mundo fuera de sus murallas, sin relación con ella. Hay relatos que agudizan la mirada, pero en general hay un imaginario básico repetido hasta la saciedad (ciudad de cantos y de santos).

Así, la tensión ciudad amurallada nuevo suelo urbanizado no es tal para todos los ojos precisamente porque no se visibiliza. La imagen congelada de la ciudad alta resiste bien a interferencias, funciona como anestesia para el resto del cuerpo urbano, para los que operan en él y para los habitantes en general, que dejan de sentir que simultáneamente se está produciendo algún tipo de metástasis urbanizadora del territorio. En cualquier caso es visible. Desde el paseo de mediodía del Rastro se despliega ese nuevo paisaje con mucha nitidez en los

1 Apreciaciones del tutor y la estudiante de la Università Roma Trè, que elabora una Tesi di Laurea sobre la ciudad de Ávila, en particular sobre el paisaje de sus dos ríos urbanos (2017). Dicha estudiante fue alumna Erasmus (2015-2016) de la ETSA de Valladolid en la asignatura de Planeamiento Urbano y Proyecto de Ciudad, dirigida por el profesor De las Rivas. El trabajo académico que se llevó a cabo en dicho curso –del que quien escribe también fue docente– tuvo como hilo conductor las riberas interiores de la ciudad de Ávila. También se valora positivamente el proceso de planificación de nuestro país, con sus reservas dotacionales aseguradas, en los foros internacionales de sostenibilidad. Ver por ejemplo Clos, 2016.

días de cielo limpio y azul de Ávila<sup>2</sup>. Pero “La configuración del terreno favorece el esplendor de este objeto castrense excepcional” (Ridruejo, 2016).

¿El problema está en la mirada fugaz, en la velocidad en el crecimiento, en los tiempos desacompañados de las operaciones, en que no se ha imaginado un futuro viable? A lo largo de estos planes ha habido algunas imágenes, no muchas, pero subsumidas en un contexto no propicio, no se han llegado a interpretar<sup>3</sup>. Así, no otra sino la imagen de la acrópolis ha permanecido.

¿Los diagnósticos urbanísticos han propiciado este presente-futuro?

### 10.3. LOS DOCUMENTOS DE PLANEAMIENTO ARTÍFICES DEL DESENCUENTRO

Revisamos los planes bajo los que se está produciendo este no-paisaje. En sentido estricto desde 1998 hasta hoy. En este repaso nos fijamos en los diagnósticos que se denominan como tales en el planeamiento general, y también en las valoraciones que se deslizan en otras partes de los documentos de cada plan. El diagnóstico introduce criterios de valor en el análisis respecto de modelos más o menos consensuados u objetivados. A veces es difícil extraer con claridad cuándo y dónde se producen tales valoraciones.<sup>4</sup>

Los diagnósticos urbanísticos internos a los documentos de planeamiento se refieren sobre todo a sí mismos. Es obligado por ley analizar el estado del planeamiento que se revisa o sustituye, que justifique dicha sustitución (la urbanística como técnica, ver capítulo de Fernández-Maroto donde se hace una aproximación al concepto). Pero, a partir de lo que se le pide a tal diagnóstico, se deduce que también se debe analizar y diagnosticar el objeto urbano (la ciudad, y el urbanismo entendido como ciencia del discurrir de la ciudad, con o sin plan).

Dice el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León (desde su primera versión, 2004, Art. 111.2) que

“el Plan General debe contener documento de análisis y diagnóstico urbanístico y territorial, sin carácter normativo, elaborado a partir de la información descrita en el apartado anterior [el Art.111. 1., que se refiere a los documentos de información necesarios para elaborar tal diagnóstico], que resuma los problemas y oportunidades del término municipal, determine sus horizontes de evolución tendencial y permita concretar los objetivos del Plan General”.

Somos conscientes de las variaciones de los marcos de actuación, en 1998 aún no existía Reglamento autonómico, aunque diagnosticar está tan integrado en las fases del planeamiento que podemos garantizar su presencia en unos u otros planes. En cualquier caso, no obviamos los sucesivos cambios legislativos a lo largo de este período, el alto grado de hipertrofia normativa y el conflicto en la coexistencia entre leyes de nueva factura y planes generales en vigor (Calderón,

2 Escuchábamos a una anfitriona local de unos visitantes en una parada desde aquí (Puerta del Rastro, 2016), señalando hacia el Sur, por debajo del horizonte, “y esto es la Ávila moderna”, sin pudor o dolor, narrando un hecho.

3 Tal vez cuando el futuro imaginado es elocuente, en todo o al menos en partes, los resultados, aunque difieran de la imagen, se abren camino, aunque también aquí las imágenes grandilocuentes podrían encerrar peligro.

4 En otro sentido, el acceso a los documentos de información, de los que se extraen análisis y diagnósticos es a veces relativamente difícil, ya que la publicación oficial de los planes aprobados generalmente no incorpora toda esa documentación.

2013), que se hace evidente –aunque no especialmente singular– en el caso de Ávila. Pero no podemos detenernos en desgranar la legislación implicada en cada momento, sería objeto de otro enfoque. Estamos de acuerdo con los presupuestos de Calderón sobre las nefastas consecuencias de los desajustes normativos, y que, si confiamos en los mecanismos del Derecho para articular la vida democrática y la justicia en cualquier ámbito de ésta, debemos comprender para mejorar. Sin embargo tampoco creemos que sean las únicas justificaciones de ese “paisaje inapropiado”.

Un encuadre somero del planeamiento general de Ávila a partir de la Primera Ley del Suelo, 1956, se puede sintetizar en: PGOU 1964 (Taboada); 1970 Plan MOPU, red arterial; Declaración Patrimonio Mundial 1985; PGOU 1986 (Prada). Hasta aquí la ciudad ha crecido sin desmesura, aunque con problemas de densificación y desarticulación que no hacían fácil evidenciar un orden para lo siguiente: PGOU 1998 (Elizalde) -Adaptación a la Ley (LUCyL) 2005 (IUU)- Avance de Revisión PGOU 2010 (Conurma, paralizado). Hemos buceado en estos tres últimos documentos, aunque necesariamente por espacio lo que se va a decantar aquí es una versión sintética y por ello intencionada en la elección. Vamos a visibilizar lo que entendemos como pequeñas muestras de la “justificación” de esa realidad que hemos descrito.

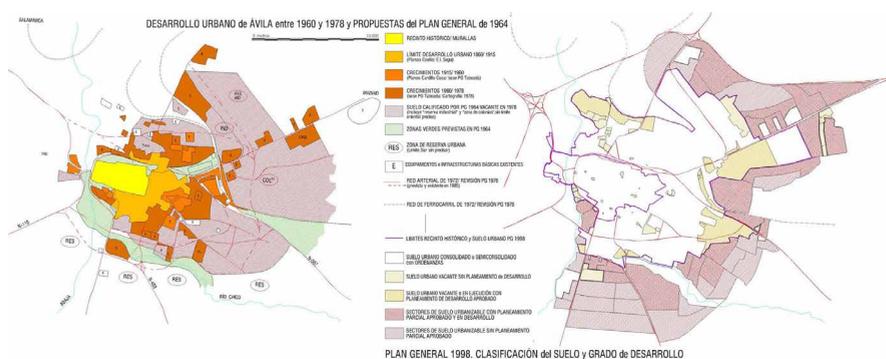


Fig. 10.7. Esquemas de los planes de 1964 (izq) y 1998 (dcha).

Fuente: López Lucio para informe del PGOU 2005.

### 10.3.1. Plan General de 1998. La desmesura ordenada

El documento final de este plan resulta de un largo proceso de adaptación legislativa.<sup>5</sup> Se hace a la vez el Plan Especial del Centro Histórico, citándose expresamente la necesidad de vincularlos. Curiosamente uno de los últimos requerimientos de la autoridad autonómica en el proceso de aprobación es un informe a la Confederación Hidrográfica del Duero respecto a la clasificación como Suelo Urbanizable de una serie de áreas inundables al sur de la ciudad, para que

5 El Avance de la Revisión ya se presenta al público en 1994, al amparo de la Ley de 1992. A principios de marzo de 1997 se aprueba inicialmente, pero tal ley se deroga apenas unas semanas después, por lo que se suspende la aprobación para analizar el nuevo marco, volviéndose a aprobar inicialmente en junio. Finalmente la aprobación definitiva será de octubre de 1998 (bajo la Ley 7/1997 de medidas liberalizadoras y la Ley 6/1998 sobre régimen del suelo y valoraciones). Como decíamos ni Ley ni Reglamento de Urbanismo autonómicos existían, para cumplir sus reglas. En el caso de este plan, se citan para su aprobación los artículos 47 y 48 de la Ley del Suelo de 1976. Se dice que “en tal sentido, la documentación presentada es completa y suficiente por cuanto consta de: Memoria, en la que se incluye la justificación de la redacción del Plan, el diagnóstico urbanístico, las proyecciones de desarrollo y los criterios y objetivos de planeamiento y ordenación; planos de ordenación; normativa urbanística; estudio económico y financiero; y catálogo e inventario de inmuebles protegidos”.

se manifestase claramente sobre la conveniencia de dichas clasificaciones y las medidas correctoras o precautorias que hubieran de adoptarse al efecto. Parece que finalmente no hubo problemas en la aprobación (BOCyL 206/1998).

La secuencia de capítulos de la memoria y del diagnóstico que contiene tienen una clara lógica interna: Muchos de sus textos se dedican a buscar justificación al crecimiento residencial exponencial que se va a proponer. Pero una vez que se decide hacia dónde crecer, argumentando las inconveniencias del resto de sectores, entre ellas la protección de vistas del Conjunto Histórico (PGOU 1998, Vol.I, Memoria, p. 56), el territorio escogido “desaparece”, dispuesto para soportar las mimbres básicas de un territorio por inventarse, que serán la ribera del Río Chico respetada en sus márgenes -diríamos que por pura necesidad-, y sobre todo la nueva infraestructura rodada arterial que deberá soportar todo el nuevo crecimiento, a la que se dedicará una gran parte de la descripción de la propuesta (PGOU, 1998, pp. 70-95)

Se justifica la redacción en la necesidad de prever el crecimiento de Ávila y de reordenar su desarrollo, apoyándose en que las previsiones de crecimiento exterior del plan anterior eran muy limitadas por lo que habían podido provocar la escasez en el mercado de suelo residencial. Se considera necesario prever también suelo urbanizable para talleres y servicios, y urgente resolver problemas de accesibilidad viaria (PGOU, 1998, p. 3). Es cierto que se había densificado el manzanario del suelo urbano en las décadas previas, pero los planes siguientes y este mismo demuestran que seguía habiendo mucho suelo urbano no consolidado con el que contar, además de vivienda vacía, ruinas o solares. Los apartados del diagnóstico contribuirán a justificar las decisiones de crecimiento, con títulos explícitos (“Un alto potencial demográfico”, “Necesidad de vivienda”), aunque también se mezclan en los discursos pistas que evidencian que no era una opción inevitable.

La ciudad que originalmente “se asentaba en las zonas menos productivas de erial y pedregal en las últimas décadas invade campos de cereal y regadío sobre el valle Amblés al sur y zonas de encinar al este”. Se detecta una fuerte presión de implantación de vivienda unifamiliar aislada sobre terrenos rústicos que provoca problemas de ordenación, de prestación de servicios y de impacto ambiental. El entramado económico del sector turístico se considera el “verdadero potencial y motor futuro de la economía de la ciudad”, y se demanda infraestructura para nuevas formas de atracción. Se cree que para ofrecer una “ventaja diferencial” con otros focos de atracción de su entorno, se hace necesaria “una oferta suficiente de suelo para la implantación de actividades productivas, y de suelo para vivienda” (PGOU 1998, pp. 7-10). En cierto modo todo conduce a convencer sobre ese alto potencial demográfico, apoyado en una trayectoria ininterrumpida de crecimiento en los 70s y 80s junto con el mayor peso relativo de la vivienda secundaria.

Se diagnostica un acceso viario desestructurado, saturado en ciertos puntos básicos, y que provoca una sobrecarga del recinto histórico, y sin embargo se admite que “la intensidad de vehículos canalizada por la red se encuentra lejos de alcanzar el umbral de su capacidad” (PGOU, 1998, p. 28).

La alternativa de crecimiento elegida, al Sur, y la dependencia mutua de ésta y del acondicionamiento del entorno río Chico, tanto por las áreas inundables como por la obtención como parque de sus márgenes, es “tanto más aceptable cuando puede preverse una urbanización contigua” (PGOU, 1998, p. 36). La programación en 3 fases de tanta cantidad de suelo se ajusta a tal acondicionamiento.

En las Proyecciones de desarrollo y cuantificación de necesidades (PGOU, 1998, pp. 37-49), la supuesta atracción de población exterior relega cualquier visión menos optimista sobre envejecimiento y potencial de crecimiento endógeno. Se parte del supuesto intermedio que estima que para el año 2009 la población residente será de 60.000 habitantes, para hacer una proyección de necesidades de vivienda incrementada por necesidades de vivienda secundaria e incluso la previsión de vivienda vacía, que daría unas necesidades de 5.150 unidades a producir en la nueva expansión, que se reducen a 3.800 al hacer la media con las proyecciones a partir de las tendencias de concesión de licencias. Pero sin solución de continuidad, tras un párrafo que da fe de que “debe tenerse en cuenta la conveniencia de contar con un ‘colchón’ de suelo edificable”, se pasa a una proyección de 20.000 unidades a razón de unas 6.600 uds. en tres etapas, que para una densidad media de 35 viv/ha da la necesidad de clasificar 575 has de suelo para vivienda, al que añadir unas 80 para suelo productivo. El espíritu de la ley 7/1997 de medidas liberalizadoras en materia de suelo es coartada.

Respecto a los Criterios y objetivos del plan, se despliegan por grupos una gran cantidad de criterios, difíciles de imaginar simultáneamente. Así los de desarrollo económico se mueven entre fortalecer la acción turística, el Casco, y la conservación del patrimonio artístico, y facilitar la promoción inmobiliaria. Los que atienden a la estructura y desarrollo urbano pretenden potenciar los crecimientos residenciales a Sur y Sureste a la vez que el mantenimiento de ocupación y actividad del Conjunto Histórico (reflexiona Calderón sobre la dicotomía, 2013: 86). Y todo ello promoviendo un medio ambiente de calidad, la protección de zonas de dehesa y ribera etc. En todo caso, en los criterios de diseño hay mucho más respecto a mantener la “imagen tradicional y artística de la ciudad” (PGOU, 1998, p. 51), focalizada en el Recinto Histórico, que para vislumbrar cualquiera otra para tanto “nuevo” suelo.

La Descripción de la ordenación, constata la opción por un crecimiento extensivo “a futuro” al sur, entre otras razones por preferido por promotores por más fácil, aunque no se oculta la inundabilidad de un río estacional de cuyas obras de control depende parte de la urbanización (PGOU, 1998, p. 56).

De hecho, ante lo inabarcable del reto, se reconoce que según

“las previsiones... únicamente se desarrollará en el tiempo de vigencia del Plan una cuarta parte del suelo clasificado como urbanizable. Por ello se ha buscado un diseño que, dentro de la programación de sectores, admita el desarrollo del Suelo Urbanizable por piezas relativamente aisladas y autónomas. **De este modo se resuelve la aparente contradicción entre a) la puesta en escena de suelo ‘en exceso’ para provocar la competencia de precios de suelo, y b) la necesidad de que los nuevos desarrollos urbanos se complementen.** Esto es, la autonomía entre sectores se logra definiendo un diseño urbano a largo plazo... que ‘cosa’ un diseño micro garante del desarrollo completo de pequeñas piezas de nuevo suelo urbano (PGOU: 1998, p. 62, énfasis del texto original).

El problema se plantea y se resuelve en términos de apropiación del potencial producto suelo, ni territorio ni paisaje previo, que se entiende como su conquista por vía de un esqueleto viario que enganche piezas potencialmente autónomas. Así, se dedicará un amplio capítulo a describir la estructura viaria propuesta y evaluarla

en términos de ingeniería vial. Aunque los objetivos y criterios específicos de la red propuesta son loables: la mejor adaptación topográfica, la prioridad de los flujos peatonales, la legibilidad del esquema, relaciones centro-periferia diversificadas con nuevos encaminamientos perimetrales... (PGOU, 1998, p. 90), la formalización de tal viario no irá más allá del dimensionamiento y reparto de carriles.

La Normativa para con tanto urbanizable sí daba algunas pautas de diseño enfocadas a lograr cierta calidad para cada plan de desarrollo “autónomo” en el dimensionamiento de espacios libres locales, cesiones, accesibilidad mínima al sector -en todo caso condiciones mejoradas por las que hoy se exigen desde ley y Reglamento autonómicos, bajo los que ya se aprobaron la mayoría-. Sin embargo también se permitía para el uso residencial unifamiliar “la ordenación de ciudad jardín entendida como ordenación de carácter privado”; y para la estructura viaria que no fuera sistema general –prácticamente toda la interna a cada sector– no se iba más allá de un dimensionamiento mínimo obligatorio, cuya distribución calzada-acera “podrá ser alterada siempre que el Ayuntamiento lo admita para mayor eficacia de la red viaria” (PGOU, 1998, Vol.IV, pp. 8-9). Esto es libertad de diseño entendida como capacidad para evadirse del conjunto, tanto en las partes como en lo que las engancha al conjunto.

Como ya apuntábamos, debemos validar que se asume la consecución de las riberas del río Chico como gran sistema de espacio libre –nada novedoso, al menos en espíritu, respecto a los planes del 64 y del 86–, si bien “la previsión es a largo plazo, con programa de obtención para 12 años (3 fases) pero con desarrollo probablemente más lento” (PGOU, 1998, Vol.IV, p. 12). Aún el plan de 2010 dirá que no se había conseguido la totalidad del sistema, si bien la gestión de este plan y el siguiente 2005, lógicamente, debería haber tenido las herramientas para hacerlo. Excusas para clasificar y dependencias de la clasificación que se retroalimentan.

Poner en marcha y controlar las condiciones de desarrollo de tal cantidad de suelo no debe de ser tarea fácil, no lo era para los ensanches de finales del XIX, cuando las reglas del juego eran mucho más claras y simples. El Plan distribuye cesiones y aprovechamientos, tipologías y ordenanzas entre los 40 sectores con mucho orden e incluso para bastantes da condiciones específicas en cuestión de varios o relaciones con los sistemas generales de espacios libres. También es consciente sector tras sector de algunas particularidades patrimoniales, presencia de vegetación o de riesgos no resueltos. Por ejemplo para el sector de más de 35 ha. Valle Amblés ARUP1/6, y para el 1/8, condiciona la ocupación de la zona inundable a 500 años a que se ejecute el proyecto de mejora del río Chico. La difícil topografía de algunos no parece tan relevante más allá de algún que otro impacto visual en relación al recinto amurallado (PGOU, 1998, Vol.IV, p. 54). Es imposible controlar de una vez la calidad de tanto. ¿Apelar a la sensibilidad del que ejecute?

El dibujo del plan tampoco colabora en la apropiación del territorio. Las líneas implacables de la programación en tres fases del ingente urbanizable se posan sin contemplaciones sobre las curvas de nivel. Los documentos gráficos, muy difíciles de leer más allá de para interpretar la clasificación, no nos devuelven ninguna imagen.

Las consecuencias de la aplicación de este plan para la ciudad, y de los planes de desarrollo derivados han sido asoladoras, aunque, revisado el documento, creemos que éste y por tanto sus efectos bien podrían haber sido peores. Los problemas derivan de la relación entre tiempo y espacio, sin gente, que controle, que habite, que haga al menos de la gestión del proceso un modelo, ese entender el diseño de calidad como paisaje propio del que hablábamos.

El diagnóstico certero, de realidad y de plan, iba a estar en uno de los informes preparados para el plan siguiente, apenas cuatro años después, aunque no se hubiera parado aún la maquinaria inmobiliaria:

“El Plan de Ávila de 1998 queda reducido a su esencia de instrumento de sobre-clasificación de suelo y de asignación de derechos, vaciado de preocupaciones disciplinares y abierto al cada vez mayor ensimismamiento autista de las futuras promociones; en esos sectores delimitados simplemente en base a límites parcelarios en los que tan sólo se garantiza su conectividad a mínimos con la red arterial” (PGOU, 2005, p. 130).

Informe que necesariamente debieron leer los responsables de la futura gestión (introducido, junto con otros en los apartados de la Memoria Informativa).<sup>6</sup>

### **10.3.2. Adaptación a la Ley de Urbanismo, 2005. La utopía de cualificar la desmesura**

Este plan es realmente la Adaptación a Ley y Reglamento autonómicos puestos en marcha poco después de la aprobación del plan previo (LUCyL, Ley 5/1999 y RUCyL, decreto 22/2004). En plena burbuja inmobiliaria, trabajando a pleno rendimiento la máquina de producir suelo que es el plan a adaptar, no se va a permitir cambiar el modelo, sólo se conseguirá no clasificar más suelo urbanizable residencial, más un pequeño incremento del industrial. Sin embargo no cabe ninguna duda de que el juicio que emana de los informes encargados para esta revisión es demoledor respecto de dicho modelo. Acabamos de ver una pequeña muestra. El diagnóstico puede convertirse en un rincón de sinceridad e incluso atrevimiento, donde evidenciar el trauma de no poder practicar lo que de él se deduce. El “futuro-presente” que se diagnosticaba tal vez podría haber sido enderezado desde el propio plan si no le hubieran limitado la capacidad de acción primero, y si después los actores siguientes en su gestión y desarrollo hubieran compartido la imagen a futuro que, a pesar de esas limitaciones, trató de dibujar. El modelo en marcha trabajaba con 40 planes parciales asumidos del plan del 98, de los que 22 ya habían sido desarrollados y 18 debían seguir vigentes, más un nuevo sector industrial. El margen para hacer/rehacer algún paisaje es limitado.

Partes del diagnóstico delatan la inexorable deriva urbana desde el pasado: el análisis de la planificación previa ya ve en el desarrollista plan de Taboada del 64, el auténtico referente del plan del 98; hasta el futuro: los resultados físicos ya palpables al Este y Sudeste...

“(…) no pueden ser más decepcionantes. Avenidas de gran sección, mínimas aceras sin arbolado y fuertes pendientes, enmarcan mediocres promociones en altura sin llegar a originar paisajes urbanos con una mínima calidad. La nueva ciudad del planeamiento burocratizado exhibe con toda claridad su pobreza conceptual y su desaliño profesional en marcado contraste con los tejidos históricos de la Ávila intramuros e, incluso, de la Ávila de los modestos ensanches y extensiones anteriores a 1960” (PGOU, 2005, M, p. 133).

<sup>6</sup> En este caso (Plan 2005) hemos accedido tanto a los informes previos como al documento refundido del plan que incluye dichos informes en la denominada Memoria Informativa. El informe al que nos estamos refiriendo ahora lo elabora en 2003 Ramón López Lucio (pp. 120-134), al que siguen los elaborados por Fernando Roch (pp. 135-140), Alfonso Álvarez Mora (pp. 141-154) y el del propio director del Plan, Juan Luis de las Rivas (pp. 155-161).

Se advierte que la simplificación de la ciudad que se está poniendo en marcha, la creación de ese nuevo orden periférico “bien estratificado y ordenado por niveles de consumo y formas de vida” será de fácil realización, pues “se asienta en territorios sin otra memoria que una cultura menospreciada y su actividad agrícola y ganadera subvencionada”. (PGOU. 2005, M, p. 135). Y en la resultante reorganización socio-espacial la Ciudad Histórica ocupará un lugar de exclusividad (PGOU, 2005, M, pp. 149-154).

Otras partes del juicio recogen los despojos de todo lo dicho, miran de frente al trabajo encorsetado encomendado e intentan reconstruir un discurso que deje espacio para la acción: “a lo largo de esta memoria se explica la ciudad y su planeamiento urbano desde una perspectiva crítica y positiva”. Evidenciando los desajustes, la fractura formal y funcional, de una débil ciudad puzzle, con un espacio público sin apenas control formal, sin planteamientos sinérgicos entre lo local y lo general que fortalezcan la estructura urbana, se preguntan con voluntad retórica “¿es acaso el PGOU una oportunidad para una visión de conjunto o es simplemente un momento más -momento administrativo- de lo inmobiliario?”. Aún se confía en que acciones coordinadas de compleción y mejora permitan “la creación de verdadero valor urbano allende las murallas” (PGOU, 2005, pp. 155-160). El discurso se referirá a la ciudad que se está haciendo –el territorio presente–futuro–, pero al menos permanece en la memoria el preexistente, que si no se gestiona adecuadamente desaparecerá.

Así, también el Diagnóstico Ambiental –exigencia de la nueva legislación, art. 111 del RUCyL– tiene una valoración esperanzada, la de lo nuevo Rústico protegido. Fruto de otro informe específico<sup>7</sup>, conducirá a la protección, el 80% de la superficie del término se convertirá en Suelo Rústico Protegido, y antes que esto, al reconocimiento real del territorio. “El territorio es un argumento en cierto modo eludido en el plan de 1998, salvo en la descripción del municipio y en una protección genérica de los espacios arbolados, zonas de bosques y dehesas” (PGOU, 2005, p. 222). El cambio es sustancial (ver imágenes comparadas en PGOU, 2005, p. 228), de la protección exclusivamente de las zonas más arboladas en el plan de 1998, a la protección estructurada de una red de espacios que supera las 18.350 has.<sup>8</sup>

Antes de juicios urbanísticos propiamente dichos ya se había expresado la confianza en la oportunidad que daba el nuevo marco legal ante una realidad urbana que se reconoce problemática:

“La adaptación ofrecería una oportunidad para ajustar la consecución real de los Sistemas Generales y su desarrollo cualitativo, que podría replantearse desde una panorámica atenta al modelo urbano global. Los problemas de articulación de los distintos crecimientos urbanos, la a veces insensible organización de la malla viaria y su escasa exigencia de diseño, la extensa sustitución de suelos rústicos por áreas urbanizables

7 Firma Gama, dirige Luis Santos y Ganges, «Valores ambientales, paisajes y lugares singulares del término municipal».

8 Se protegen unas 18.355 ha, más 339 en rústico común. Se transforma el No Urbanizable de Especial Protección en Rústico de Protección Natural, incrementándose significativamente la cantidad y desgranándose en diversas subcategorías atentas a su carácter y valores. Se añaden suelos de las nuevas categorías de Protección de Asentamiento Tradicional y de Entorno Urbano, además de la ingente red de vías pecuarias consideradas infraestructuras históricas y los yacimientos arqueológicos con protección cultura.

residenciales, alterando la fisonomía y algunos valores ambientales de espacios atractivos del entorno inmediato de la ciudad... constituyen problemáticas que una intención de mejora de la calidad del Plan no puede obviar" (PGOU, 2005, pp. 50 y 45).

Insistía el director del equipo en su visión del trabajo unos años después (De las Rivas, 2007) que "A pesar de la ocasión que se presentaba para replantearse el modelo de crecimiento, excesivamente generoso y basado en grandes extensiones de suelo urbanizable, el Ayuntamiento de la ciudad optó por el mantenimiento del mismo (...) El gobierno municipal no quiere introducir nuevos objetivos y desea mantener en lo posible un modelo de crecimiento generosamente dimensionado y ya activado" (más del 50% del urbanizable ya lo estaba). La Adaptación confiaba en la bondad de Ley y Reglamento y creía que se podría intentar una mejora sistemática del plan vigente alterando al mínimo sus previsiones, dotándole de una perspectiva clarificadora de la función "ordenadora", lo verdaderamente estructurante del plan, aunque, por el mandato de los responsables de urbanismo de la ciudad –y su miedo a introducir incertidumbre en los operadores–, "el Suelo Urbanizable no se [ponía] en cuestión". Se repite esta idea una y otra vez, tal vez a modo de confesión.

Se dice en la Adaptación que existe un modelo en lo existente que hay que aprender a reconocer positivamente. No se refiere al del plan del 98, sino a que "el urbanismo contemporáneo es cada vez más consciente de que el territorio está, en gran medida, ya ordenado". El territorio, el profundamente antropizado más si cabe, tiene rasgos y muchas arrugas que lo hacen paisaje 'apropiado'. Consciente de la fragilidad de la apuesta conservando el otro modelo, del 98, el director de la Adaptación admitía que el acierto dependería "de la gestión de la ciudad, día a día, de la articulación entre acciones sectoriales desde objetivos mantenidos con flexibilidad" (De las Rivas, 2007). En definitiva de un pacto global. El plan propone, pero la ciudad como ente vivo se debe reconocer en él.

A las grandes acciones que la corporación municipal había emprendido, la Adaptación trataba de "incorporar el espacio cotidiano... fomentando un sistema urbano más eficiente y atractivo". La Memoria vinculante insiste en referirse al diagnóstico, en los problemas estructurales y de fractura que manifiesta el modelo del 98 diciendo que "Tenemos ante nosotros un rico y complejo sistema de caminos, de caseríos y lugares singulares, pero el territorio es un argumento eludido en el Plan 98"; y busca "que los propios planos de ordenación muestren la articulación de espacios y sean en sí programáticos, hacedores de ciudad" (PGOU, 2005, pp. 222 y 201) y de paisaje apropiado: Desde la red de caminos y lugares singulares del término, sus usos tradicionales, sus "formas homogéneas del paisaje", los espacios naturales más valiosos o la "riqueza natural de un espacio muy humanizado" al potencial "sistema urbano de parques y recorridos verdes" (títulos de algunos documentos gráficos insertos en la Memoria Vinculante).

Podemos intuir esa imagen utópica posible desde su propio dibujo intencionado, que se quiere distanciar de la "escasa definición gráfica" del plan previo y "aprovechar los nuevos sistemas de representación y de organización interactiva de la información" para "facilitar el desarrollo de la distinción entre lo que el plan considera efectivamente como estructurante" (PGOU, 2005, p. 55). El esfuerzo en el dibujo del territorio y sus valores en la Ordenación territorial continúa en los planos de escala urbana, que intentan ser anticipadores de lo normativo: los que definen Sistemas Generales y Sistemas Locales, los de Secciones del Viario –Calles de 40 a 12 metros–, o el denominado "de modelización" (fig. 10.8): "Síntesis de ordenación. Nuevas acciones estructurantes. Crear centralidad.

Introducir complejidad. Mejorar la Conectividad”, enfatizando y ubicando algunas estrategias con claridad, como la de conectividad de la ribera del Adaja, o la de refuncionalización apoyada en dar “continuidad funcional al sistema de Avenidas” (que a su vez se apoyaría en unas secciones vinculantes).

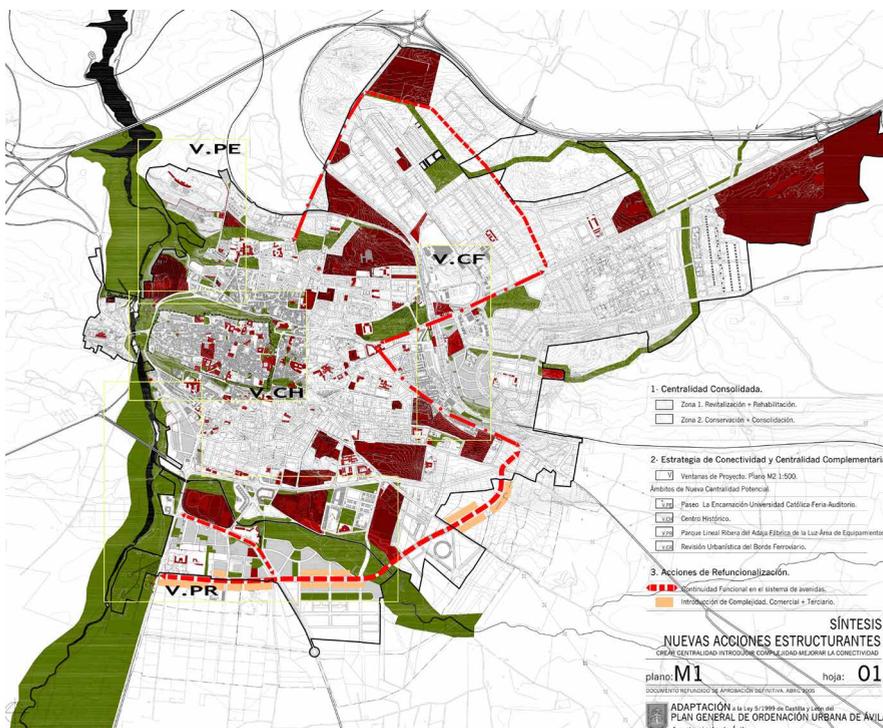


Fig. 10.8. “Síntesis de ordenación. Nuevas acciones estructurantes. Crear centralidad. Introducir complejidad. Mejorar la conectividad”. En rojo la estrategia de “continuidad funcional...”

Fuente: PGOU, 2005.

Se reivindica de forma gráfica y escrita el peso del espacio público como Sistema, como almacén de un modelo sostenible para la mejora de la ciudad, de sus poblaciones y de sus territorios, y se expresa la preocupación por su diseño: Cañadas y riberas que suman a parques consolidados y en formación, equipamientos relevantes para el acontecimiento y para lo cotidiano que permitan la creación de valor urbano en ese territorio apropiado; con las “calles, que no vías” (De las Rivas, 2007) jugando un papel imprescindible en la articulación de ciudad, al servicio de las funciones cotidianas (PGOU, 2005, pp. 159-161). A tenor de algunas aplicaciones posteriores, en estos asuntos la contundencia del diagnóstico-propositivo se diluyó en el documento público normativo, aunque algunos se transformasen en condiciones vinculantes.<sup>9</sup> Si no hay receptividad para encontrar en un tipo de documento orientaciones de diseño, no se leerán ni interpretarán como tales. Los planos no hablan si no sabemos o queremos mirar, si la imagen simbólica a proteger sigue estando en otra parte. Incluso en este plan —que pretende ser de lo cotidiano— es imposible que no aparezca la foto fija de la ciudad histórica, aunque se quiere desviar el foco o al menos establecer un diálogo de iguales con él. Así, se dice que la conservación de los espacios abiertos del

9 Por ejemplo para el viario estructurante tanto en sistemas generales como locales (PGOU, 2005, p. 223), o en orientaciones en cada ficha de sector y en la “Guía de condiciones formales para el nuevo viario proyectado” (en Normativa. Anexo Tomo II)

Oeste, que se contemplan –recíprocamente- desde el adarve de la muralla, “nos habla de una perspectiva necesaria para conservar la valiosa identidad de la ciudad amurallada” (PGOU, 2005, p. 133).

La Adaptación confiaba en la capacidad y orientación que daban los nuevos instrumentos, los gráficos y sobre todo los urbanísticos autonómicos, para influir en la calidad del espacio, pero como refleja Calderón, cuya crítica tampoco es compasiva con este plan, los prólogos elocuentes y visionarios o incluso el cambio conceptual legislativo entre No Urbanizable y Rústico –aplicables a plan del 98 y del 2005 respectivamente– ya no sirven para atajar el problema real de la ciudad, el control del suelo (Calderón, 2013, p. 83).<sup>10</sup> De hecho la Adaptación detectaba expectativas diversas proyectadas sobre algunos parajes, que entonces el Ayuntamiento no consideró conveniente clasificar como Suelo Urbanizable No Delimitado pero que los redactores advertían sobre la necesidad de diferenciar (De las Rivas, 2007, p. 78). Ya lo decía uno de aquellos crudos diagnósticos, el paisaje, en su versión tradicional, compleja, se ve como un obstáculo al progreso de la acumulación desigual, de la simplificación radical de los espacios de conflicto y contradicciones que son nuestros paisajes tradicionales (PGOU, 2005, p. 136).

Si la Adaptación no renunció a ver más posibilidades de apropiarse del paisaje escondidas en la nueva ley<sup>11</sup>, por el momento hay que admitir, ante la evidencia de lo que sigue, que pocos lo han interpretado así. No estaban preparados los cauces para poner en marcha una u otra utopía, más allá del rústico protegido, que pese a todo fue un auténtico logro: riberas y cañadas y una valiosa red de hábitats que posibilita una fauna de elevado interés. Lástima que el rústico común después se seguirá entendiendo como nueva carta blanca, como veremos en el intento de nuevo plan de 2010. Para con el territorio sólo se entendieron los colores que atribuían categorías al rústico obligado, pero bajo el blanco del “común” también había dibujada topografía, caminos con nombre, cañadas y veredas, caseríos o cercados singulares...; incluso en el urbanizable asumido: Cerro de la Paja, Las Charcas, La Sanguijuela... nos hablan de paisaje, incluso de riesgos (fig. 10.9).

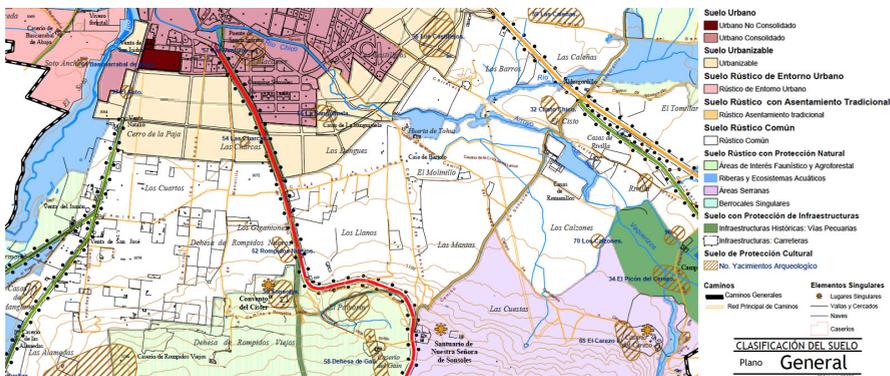


Fig. 10.9. Fragmento Clasificación de Suelo.

Fuente: PGOU 2005.

10 Insiste que los acelerados cambios desde la última década del siglo XX pretenden “enmascarar algunas evidencias, como la de que el suelo ahora llamado rústico ha sido siempre y es un reservorio de aprovechamiento urbanístico al igual que lo era el suelo de reserva de la ley del Suelo de 1956, o el suelo urbanizable de la ley de 1975, 1992 y 1998, confirmado que la ciudad española lleva medio siglo dando vueltas al mismo problema sin resolverlo” (Calderón, 2013, p. 109).

11 Si leemos detalladamente, no sólo prólogos autocomplacientes, en el articulado también hay reglas que se pueden interpretar claramente al servicio de éste. Por citar una: LUCyL Art. 36. 2.b) En suelo urbanizable se integrarán en la nueva ordenación los elementos valiosos del paisaje y de la vegetación.

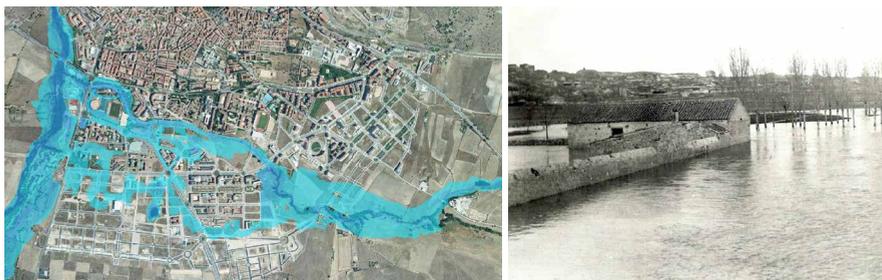


Fig. 10.10. (izq) Mapa de inundabilidad a 10 años y fig. 10.11. (dcha) Desbordamiento del río Chico en 1936. Fuentes: Estudio 2012 (SNCZI, Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables) / Mayoral Encinar. Colección José Luis Pajares.

### 10.3.3. Planeamiento de desarrollo posterior a la Adaptación 2005. La utopía se desvanece, paisajes sin reformular

Aunque tras la aprobación de este plan/Adaptación la maquinaria urbanística se ralentizó mucho, lo que ha venido después es suficiente para evidenciar su “fracaso”, planes o acciones menos o más cuidadosas, pero que en conjunto no hacen ciudad, no reformulan o asientan uno u otro paisaje.

Poco después de aprobarse lo hace su 1ª Modificación (abril 2007), promovida por el Ayuntamiento y elaborada por sus técnicos, clasificando algo más de 41 ha de rústico común al Norte y Noroeste como urbanizables para tres planes parciales industriales, y cambiando de uso industrial a residencial dos de los sectores previos (para unas 2000 viviendas más). Sin entrar a valorar su necesidad, o los objetivos del Plan Estratégico de Desarrollo Industrial (2006) al que alude la Modificación en términos de oportunidad, reubicación, creación de sinergias de empleo favoreciendo la instalación de empresas, se evidencia que el rústico común estaba muy expuesto. Incluso si hay que desproteger suelo se justifica su desprotección. De momento se respetan los trazados de las vías pecuarias en los distintos sectores y se proclama la ampliación de los correspondientes sistemas generales de espacios libres –la ley obliga–, pero en ningún momento parece que se piense en dar un paso atrás en el modelo expansivo. Además el Convenio de 2006 para clasificar ese suelo industrial a cambio de materializar en un plazo determinado 40.000m<sup>2</sup> edificables nuevos va a servir no mucho después para justificar y lastrar la 6ª Modificación y por defecto el nuevo Plan de 2010 que se gesta en paralelo.<sup>12</sup>

De entre los planes parciales resultantes del plan del 98 que aún no se habían desarrollado, comprobamos que la eficacia de la Adaptación de 2005 es limitada. Por ejemplo el Plan Parcial del sector 10 “Molinillo”, el último al Sureste que linda con la ribera del río Chico, se elaborará y aprobará apenas dos años después y no queda nada en él que remita a la comprensión del sentido “viarío que hace calles...”: así, no se atiende a la recomendación del viario estructurante<sup>13</sup>, ni a la de que las cesiones se hicieran próximas al Sistema General ya existente,

12 El Ayuntamiento firma en 2006 un Convenio con diferentes propietarios de suelo rústico a los que dará edificabilidad en un nuevo PGOU a cambio de la cesión de aquel como reserva para su potencial pertenencia al modelo CyLOG (de Infraestructuras y Servicios Logísticos de Castilla y León) que la Comunidad había puesto en marcha (publicado en BOP 50 de 5 marzo de 2007).

13 En este caso se requería Viario tipo D, uno de los menos exigentes, apenas unas bandas peatonales de cierta generosidad y arboladas para dos ejes. Comparar plano III-4 “secciones tipo” del documento del plan parcial, con el plano de ordenación O.S hoja 01, “secciones del viario” del PGOU de 2005. En p.52 del documento de memoria del plan parcial se justifica el cambio de sección simplemente para incorporar más aparcamiento.

y a los cauces, situación aquí óptima para haberse planteado. No parece que la gestión en la tramitación haya reclamado tampoco dicho entendimiento. Hay rastros materiales (o ruinas, dado el estado de abandono) de mejores intentos, por ejemplo para los sectores 14 y 16, Soto I y II, aunque en sus documentos de planeamiento no se detecta mayor preocupación que para el anterior —excepto que deducimos que se pensaron conjuntamente—. Parece entonces que se confíe la calidad al momento del proyecto de urbanización (¿y después al de edificación?) que, en cualquier caso, sin la visión global poco podrá hacer para salir de su autismo. Estos documentos parciales no hacen diagnóstico más allá de lo que el planeamiento general les impone, que vienen a ser los números que emanan de la ley y de cómo “repartirlos” a partir del estado previo. Si respecto al viario sólo se entendió como obligatorio el ancho total, de la centralidad es imposible hablar. De momento, en los rigores del estío, las vacas pastan a sus anchas de prado en prado, orlados por aceras y farolas, buscando pasto ordenadamente (fig. 10.13).

El “Plan de gestión de la ciudad antigua de Ávila y sus iglesias extramuros”, mandato UNESCO para las ciudades Patrimonio Mundial, se empieza a elaborar a finales de 2008. A septiembre de 2017 está en proceso de aprobación definitiva la parte correspondiente a la Revisión del Plan Especial que, de facto, se convertirá en su instrumento de desarrollo y que ya se demandaba desde 2005.<sup>14</sup> La primera declaración de ciudad patrimonio mundial, 1985, incorporaba el recinto amurallado y 4 iglesias románicas extramuros, ampliada en 2007 con 6 elementos externos más. Los redactores de ambos planes parecen haber sido conscientes de la envergadura territorial que ello implica. Las nuevas denominaciones de Paisaje Urbano Histórico (UNESCO, 2011; Lalana, 2012), pese a contradicciones y visiones críticas respecto a si aportan algo nuevo, ya ahondan en esta idea. Sin embargo el territorio del que se ocupan termina en un perímetro, ampliado a unos pocos puntos de vista para encapsularlo: El ámbito para el Plan Especial extiende la delimitación para incorporar los entornos de las iglesias y conventos extramuros que se incluyen (ámbito un poco mayor que el de ciudad histórica, fig. 10.12). Aunque las cuestiones técnicas de cara a la normativa que ordene seguramente justifiquen tal mancha, posiblemente ello implicará mayor segregación de esos entornos del territorio en general, y en último término lo que se deduzca sea la preservación de un contexto que se asimile más a la imagen que se tiene del mismo, de época pretérita. Es curioso que en este último Plan Especial toda la mancha de expansión presente y futura al Sur tenga una protección de vistas del tipo “protección de tonalidades” (fig. 10.12).

La muralla controla el horizonte. La Encarnación al Norte y Santo Tomás y San Nicolás al Sur (todos en “La lista” patrimonial) bien podrían articular estos territorios con aquellos otros invisibilizados y un entendimiento indisoluble del patrimonio para su apropiación.

---

14 El plan Especial del Conjunto Histórico de Ávila que se gesta con el plan de 1998, ya presenta problemas en la Adaptación de 2005. Los redactores de ésta habían detectado entonces la insatisfacción del Ayuntamiento con dicho Plan, pero se trataba de un tema que trascendía el objeto del contrato y que se abordaba limitadamente con reajustes en el Catálogo. Era necesario un nuevo Plan Especial planteado desde sus objetivos con solvencia (De las Rivas, 2007, p. 66). La Modificación 7ª de la Adaptación, iniciada en 2011 será por fin tal Plan Especial a septiembre de 2017 (listo para la aprobación definitiva). Independientemente de la visión global de la ciudad y su territorio que pueda tener, es una constatación del desgajamiento y de la priorización en lo que se entiende por la ciudad (imaginada).



Fig. 10.12. (izq) Plano de “Protección de Vistas de la Antigua Ciudad de Ávila”, del PEPCHA 2017 y fig. 10.13. (dcha) Estado del área urbanizada y sin edificar. Fuente: Foto de la autora, septiembre 2017.

#### 10.3.4. Modificación Sexta y Avance del Plan de 2010. Confirmación de lo inapropiado (del plan)

Aún en septiembre de 2017 colgaba en la web municipal el anuncio de 2007 de los trabajos de elaboración del nuevo Plan General, y que se preveía que se concluyeran en 2009. Se leía:

“Todo indica que el futuro Plan de Ordenación Urbana de Ávila planteará un crecimiento por los espacios con menores valores naturales y nivel de protección. No en vano, hay que tener en cuenta que el término municipal de Ávila, tiene un 80 por ciento de su suelo protegido. Pero (...) lo primero será elaborar el correspondiente estudio para establecer el modelo de ciudad que se persigue, que no es otro que una ciudad que respete sus señas de identidad preservando sus valores ambientales y patrimoniales”.<sup>15</sup>

Esta investigación no podría estar más en sintonía con tal finalidad, sin embargo el intento de aprobación de este plan junto con la Modificación sexta del anterior son la prueba fehaciente de que no se había hecho propio lo que ya intentaba reconstruir el Plan de Adaptación de 2005 precedente.

El Avance del plan se aprobaba en enero de 2010. Antes de que continuara el proceso se intentaba resolver, con cierta urgencia, el de la Modificación Sexta del plan previo, que el Avance hacía suya –de hecho la Modificación incorporaba en su Anexo 3, su “encaje” en el nuevo plan–. Dicha modificación consistía básicamente en “incorporar una nueva área de oportunidad metropolitana” en torno a un eje este-sur enlazando con el complejo Naturávila –a 3km del último plan de desarrollo– con 370.452m<sup>2</sup> edificables nuevos (fig. 10.14). Se aprobaba definitivamente en 2011, pero en 2013 era anulada por el Tribunal Supremo de Justicia.<sup>16</sup> En este escenario no previsto, el nuevo plan se paraliza y ‘desaparece’.

15 Disponible en: <http://www.avila.es/areas-destacadas/urbanismo/planeamiento-urbanistico/item/547-plan-general-de-ordenación-urbana>

16 La Junta de CyL aprobaba la Modificación en mayo de 2011. Inmediatamente se recurre por parte de la oposición y la Federación de Empresarios de la Construcción ante el TSJ de CyL. Este la anulará en septiembre de 2013, aunque la Junta en 2012 había pedido que se rechazara tal recusación. Recurrida



paisajes y bienes culturales intangibles”, siendo la primera pauta a seguir que “se protegerán los paisajes, dentro de su dinamismo, atendiendo a los procesos de transformación del territorio” (PGOU, 2010, 1.I., pp. 7-10). De las directrices y proyectos de escala municipal, el Plan Estratégico Para el Desarrollo Industrial que la ciudad tiene desde 2006 parece verdaderamente condicionante, un plan que preveía alcanzar 100.000 habitantes en veinte años pero del que también se traía a colación “1. La implantación de un nuevo modelo de crecimiento económico acorde y respetuoso con la identidad de la ciudad, que contribuya a la puesta en valor del patrimonio histórico, cultural y medioambiental”. Es difícil conseguirlo todo.

La valoración paisajística es interesante: unidades de paisaje homogéneas y su valoración según categorías: producción primaria, valor paisajístico-perceptivo, funcional (soporte recarga ecosistemas...), cultural. No es de extrañar que las áreas fluviales obtengan la puntuación más alta en cuanto a sensibilidad de cara a aceptar la incorporación de algún proyecto en ellas. “Así las zonas de vega de los ríos Adaja, Voltoya y Chico, principalmente, actúan como elementos aglutinadores del entorno de la zona, desde el punto de vista paisajístico”. Y hay un inventario de árboles y arboledas singulares “bajo el principio de ‘Conocer para conservar, divulgar para generalizar el conocimiento’ ” (PGOU, 2010, 1.II., pp. 58-63).

La demografía y los rasgos socioeconómicos no abordan “expectativas”, y siguen apareciendo algunas expresiones que delatan una realidad difícil de ocultar: agotamiento del ciclo expansivo, stock de viviendas, viviendas vacías... (PGOU, 2010, 1.III., pp. 83, 87...). Y en cuanto al análisis de la estructura urbana, no se aborda especialmente cómo es la armadura espacial que soporta la vida urbana presente o posible, más bien se hace un recorrido histórico por la configuración morfológica de la ciudad descriptivo e incluso didáctico, que nos conduce a unos párrafos finales bastante elocuentes:

“Esta nueva ciudad ha tenido una construcción tan rápida, que resulta todavía difícil plantear una visión global sobre las nuevas estructuras urbanas, y de las consecuencias que tendrá sobre la sociedad. También es preciso esperar la futura conclusión de los espacios públicos y sistemas generales que suelen ejercer de elemento de cohesión dentro de los espacios urbanos.

Esta situación plantea un área de oportunidad para establecer nuevos retos urbanos como la consolidación y articulación de los tejidos existentes, dotando de un sentido unitario al suelo urbano, a pesar de que existan diferencias tan marcadas entre los distintos crecimientos realizados, así como el desarrollo de nuevas áreas que permitan absorber los fuertes crecimientos demográficos acontecidos en la última década en la ciudad de Ávila, de una manera sostenible y respetuosa con la historia, cultura y contexto socioeconómico actual” (PGOU, 2010, 1.IV., p. 13).

Ante la incertidumbre, la huida hacia delante.

En el Análisis del Planeamiento Vigente, se insiste en “el alto grado de desarrollo y cumplimiento alcanzado, encontrándose prácticamente ejecutadas las previsiones del Plan”, aunque la realidad vacía de tal desarrollo es muy evidente como para no advertirla también:

“Del total de los 42 sectores de Suelo Urbanizable definidos tan sólo no se ha iniciado la tramitación en tres de ellos, uno de ellos de uso predominante residencial y otros dos de uso industrial. Así, en total con los que nos encontramos con 40 sectores en ejecución o ejecutados. Una importante superficie se ha ejecutado o se encuentra en ejecución 3.837.237 m<sup>2</sup>, que hacen algo más del 88,37% del total de suelo urbanizable delimitado. Nos referimos a la gestión de suelo, ya que en muchos casos el nº de viviendas ejecutadas es muy reducido, y sus ritmos son irregulares, más en los momentos actuales. Pero sí nos encontramos con un extraordinario desarrollo urbanístico, con la habilitación de suelo para un crecimiento muy relevante de la ciudad” (PGOU, 2010, 1.V., p. 23)

Del último análisis, de Infraestructuras y Transporte, también se advierte que los sistemas de Abastecimiento y Depuración están al límite de demanda y capacidad. Por ello después la parte de propuesta no podrá eludir que todo el nuevo suelo urbanizable programado hará imprescindible la búsqueda de nuevas fuentes de abastecimiento, así como la inaplazable puesta en marcha de redes separativas. El análisis del Sistema de Movilidad es mínimo y concluye simplemente en clave de avanzar en lo que se avecina, no hay marcha atrás:

“d. Conclusiones. Se plantean nuevos recorridos como la Ronda sur-este, de conexión con el sistema general de espacios libres existentes del Soto, Río Chico y propuesto, el nuevo parque periurbano al este y las instalaciones de Naturávil, generando recorridos de interés paisajístico y urbano” (PGOU, 2010, 1.VI., p. 22).

La introducción del Documento 2. –Propuesta. Memoria Vinculante– cita que éste ha sido un trabajo conjunto y dirigido por la política urbanística de la corporación municipal –recordemos que también al plan previo de otro modo le había marcado el ritmo–. Se alude a que se han puesto en marcha mecanismos de participación dirigidos a agentes, colectivos y ciudadanos para recoger sugerencias sobre el futuro modelo urbanístico. No podemos valorar cuánto de cada parte ha habido porque no se explicita, pero de nuevo da la impresión que el objetivo estaba muy pautado. Así, sabiendo de antemano cuál ha sido el desenlace, es difícil creer que se incorporaron al mismo.

Respecto a la Conveniencia y Oportunidad, se insiste en que “el análisis contextual demuestra el agotamiento del Plan General vigente y la necesidad de plantear los nuevos crecimientos que precisa Ávila para dar respuesta a su desarrollo futuro”. Se repetirán razones de este tipo –un plan ejecutado–, sumadas ahora a las necesidades de un nuevo modelo “sostenible”, a las que casi siempre se añade la cuestión de “la compensación por la obtención de terrenos para su adscripción al desarrollo industrial de la ciudad y como sistemas generales de espacios libres... fruto del convenio urbanístico... de marzo de 2007”, y que hizo posible aquella Modificación 1ª del anterior plan. Entre el agotamiento del Plan (del 98) y la compensación, se deslizan razones y objetivos de modelo de ciudad compleja y compacta, “sostenible”, pero levitan sobre el territorio real vacío, vaciado de contenido, al que pretenden insuflar ¿vida? “para que sea capaz de asumir las posibilidades que se abran después de la crisis que asola el País desde 2008”. Los objetivos se lanzan a lo nuevo, porque parece que desde allí se completarán tejidos residenciales, redes de espacios naturales, y una gran infraestructura

acordonando todo de nuevo por el nuevo sur reestructurará y descongestionará el tráfico en el centro. Lo aún no demandado como remedio. Y además parece que será compatible con reconocer que estamos ante un territorio de gran valor medioambiental, con un Patrimonio Histórico, Cultural y Arqueológico de gran interés y con una orografía accidentada (PGOU, 2010, 2.II., pp. 1-12).

En los Objetivos y Propuestas, se reitera para el urbanizable que “el modelo propuesto... conforma(n) un proyecto global de escala urbana y territorial y de integración de estos nuevos crecimientos en la ciudad ‘existente’ ” (PGOU, 2010, 2.III., p. 16). Sin embargo, en medio de esa realidad fantasma que conforma la banda previa a tales crecimientos (fig. 10.1), nos preguntamos a qué ciudad se refieren.

El orden de importancia en la atención se va haciendo evidente: primero el desarrollo. Nos parece significativo por ejemplo que se plantee la desviación del arroyo del Obispo, al NO, por afectar al suelo propuesto como desarrollo industrial y de servicios (PGOU, 2010, 2.III., p. 70). Al intentar evaluar las Fichas de los sectores urbanizables, nos damos cuenta de que la urbanización de 37 de los 42 planes parciales del planeamiento anterior, de esa realidad fantasma, ya no es asunto de este plan. No aparecerá ni como Urbano no consolidado (demos tiempo a que las redes que lo sirven se arruinen sin haber llegado a ser usadas). Se asumen los 5 que faltan por desarrollar (el mayor, el industrial resultado de la 1ª Modificación) y se planifican 13 sectores nuevos, en más de 350 ha, para una población estimada de 21.000 nuevos vecinos (10.518 viviendas) a sumar a los 1.200 de los asumidos (unas 570 viviendas, más 286+620 en el urbano no consolidado). Las viviendas y la población, inexistentes, de los planes que se ejecutaron en los planes previos no computan. Uno de los nuevos sectores corresponde a un enorme plan parcial de 38ha que alojaría en torno a 1800 viviendas y asumiría los fragmentos del Sistema General del parque del río Chico y Adaja que parece que no habrían quedado cubiertos por el anterior plan (Los Barros, significativo nombre, PGOU, 2010, 2.III., p. 36).

El último capítulo de este Documento 2, de propuesta también -como en la Adaptación- dibuja un plano de secciones viarias en que apoyar estos nuevos desarrollos, aunque más bien evidencia lo incierto de esa estructura, la nueva y la generada por los planes parciales previos que reinterpretaron las reglas de diseño del plan de 2005. Tampoco hay nada que prefigure las posibles relaciones con ese gran sistema general del río Chico que se pretende enarbolar (PGOU, 2010, 2.III., pp. 149-151).

En el tercer Documento, para el inicio de la Evaluación Ambiental, seguimos encontrando indicios aquí y allá para el desasosiego ante lo contradictorio de la realidad que se decide volcar: Del análisis socioeconómico “cabe destacar el incremento del número de viviendas vacías, asociado con la especulación urbanística de los últimos años”. En la Descripción del Planeamiento volvemos al principio: “Poniendo en valor el patrimonio de la ciudad, así como sus murallas, entendidas éstas como la imagen de la misma” (PGOU, 2010, Documento de Inicio, pp. 32 y 45).

¿Podría haber sido un ‘buen plan’? ¿La ‘versión definitiva’ habría podido plantear una visión global? Si recuperamos alguno de los delicados planos del Informe ambiental de la Adaptación de 2005 comprobamos que el dedo inquisidor que prolonga la urbanización hasta el complejo recreativo de Naturávila está repleto de elementos de interés: Usos agrícolas en Paisaje de *bocage*. Mosaicos de campos cercados con setos vivos o vallas de piedra. Frente a ello, una de las

modelizaciones que hemos conseguido recuperar de este plan fantasma no parece pretender dar mucha tregua al territorio sobre el que aterriza (fig. 10.16). No hay más modelo que el de la expansión, y más imagen que la de la acrópolis medieval encapsulada.



Fig. 10.16. Imagen 'fantasmagórica' del avance del PGOU 2010.

Fuente: Avance del PGOU, 2010

#### 10.4. EN OTROS RELATOS. CONFIRMACIÓN DE LO INAPROPIADO DEL PAISAJE

Hay algunos otros relatos amables coetáneos a los de estos planes que siguen describiendo la mejor imagen. Técnicos municipales de urbanismo del Ayuntamiento como Sanchidrián (2008 y otros) y Ríos (2007 y 2011) hacen valiosas semblanzas de la ciudad, sobre todo de la histórica, aunque quedan lejos de integrar el paisaje a futuro. *Apuntes de Ávila. Sugerencias para una visita* (Ríos, 2007) es un relato menor, pero nos parece significativo del foco. Se abre con un dibujo del plano de 2006 encuadrado por el Sur antes del río Chico y por el Norte en el convento de la Encarnación –curiosamente reconociendo relieve y agua del Arroyo Vacas–. Dice el teniente de alcalde y delegado de medio ambiente y urbanismo en el prólogo: “Ahora vemos el patrimonio monumental como una verdadera oportunidad de desarrollo”. El patrimonio se piensa en aquel encuadre, congelado. También hará Ríos una meritoria síntesis divulgativa del planeamiento abulense a 2011. No hay un afán crítico, no es el medio, pero es llamativo que respecto del Plan aprobado más reciente (2005) sólo haya una frase –que apenas da cuenta de la incorporación de un sector industrial– y que, sin solución de continuidad, el texto se detenga en justificar el entonces plan en ciernes (2010) y sus precedentes ante el “agotamiento” del suelo. Concluye: “La ciudad parece delimitarse así, en el siglo del milenario de su refundación, después de haber superado los límites que hace apenas 20 años resultaban inalcanzables y que por supuesto eran inimaginables en la década de 1950, cuando podría decirse... que ‘era Patrimonio de la Humanidad, pero no lo sabía nadie’ ” (Ríos, 2011, p. 17).

También ese nuevo suelo podría reconocerse como patrimonio del ser humano, como cualquier territorio, y por lo tanto sus valores y los que se acumularán sobre él, valores de uso. Pero parece que apenas se comprende o que no interesa la estructura que podría haber emanado del plan de Adaptación, la remisión es al del 98, una prueba más de que no ha calado la visión que aquella pretendía, la de cualificar frente a la clásica de justificar necesidades de suelo. La mirada clavada en el patrimonio histórico entendido de forma restrictiva permanece. La forma que se le querría dar y poco a poco se le está dando a ese nuevo suelo permanece ausente de estos relatos.

Pero no todo es tan desenfocado. Al menos el trabajo *Proyectar en Ávila*, resultado de un taller académico propositivo dirigido desde el Colegio de Arquitectos realizado en 2010, reconoce al maltratado paisaje como materia prima de un proyecto posible y afronta el reto como profesión, con unos interrogantes nítidos: “¿Por qué la propagación frenética de la ciudad en los últimos 12 años, sin tener en cuenta el carácter del paisaje o de la ciudad, las necesidades reales, los potenciales naturales o los problemas existentes? (...)” (COACyLE, 2012, p. 19).

Con el texto “Anticipar el futuro al margen de la historia, o cómo diseñar una ciudad contra la ciudad conocida: Ávila 1998-2011” (en Calderón 2013), del que ya nos hemos servido, llega una crítica feroz al planeamiento desplegado en la ciudad en las últimas dos décadas, concluyendo que demasiada legislación y variación de la misma en contextos tan inestables hacen muy difícil visualizar con claridad objetivos más allá de la herramienta del reparto de aprovechamientos -la inmersión que hemos hecho en los documentos de planeamiento lo constata-. Si la legislación acumulada tiene fines generalmente loables, vemos que unas veces los planes y otras los gestores de esos planes no los hacen propios: la ley del 98 pretendió frenar la especulación y el plan abulense del 98 ya estaba hecho antes y poco enderezó su camino; la Adaptación de 2005, plenamente convencidos sus redactores de las virtudes de Ley y Reglamento autonómicos a los que se tenía que adaptar, sólo se entendió por parte de los que la tenían que aplicar como un trámite para seguir desarrollando el mercado imparable que había puesto en marcha el plan previo. El desorbitado plan de 2010 encubre la realidad fantasma del suelo urbanizado y urbanizable con referencias constantes a los criterios de sostenibilidad que articulan la propia Ley de Urbanismo. Hoy el Plan permanece paralizado gracias a la sentencia del TSJ respecto a la Modificación 6ª del plan de 2005 –avanzadilla de tal plan–, tribunal que hace suyos algunos párrafos de esa misma Ley para hacerlo.

El ERUCYL, documento estratégico de rehabilitación de la Comunidad autónoma aprobado en 2016, aun estando su foco en otra parte, no evita citar la difícil situación de la ciudad abulense en el desarrollo del nuevo suelo:

“A comienzos del 2003 se estaba desarrollando un conjunto de iniciativas cercano a las diez mil viviendas. La apertura de tal cantidad de suelo tuvo unos efectos radicales sobre las estructuras inmobiliaria y urbana de la ciudad” (ERUCYL ,2016, p. 412).

“La estructura abulense actual es confusa, a pesar del esfuerzo reciente realizado por el Instituto de Urbanística en adaptar su PGOU a la legislación autonómica. Es confusa en la medida en que el conjunto histórico, que sigue siendo el espacio central por excelencia, carece de una clara transición y/o comunicación con

los ensanches residenciales, problema que exigiría compensar la centralidad periférica. // El fruto de la crisis se ve perfectamente reflejado en la evolución del crecimiento urbanístico de Ávila desde que se aprobara el PGOU (...). Una imagen desolable y sin retorno. Retomando los valores de población y vivienda de los últimos años se observa claramente que para el ritmo de crecimiento de la ciudad hay un exceso de vivienda y de suelo para las generaciones venideras.// (...) Es imprescindible establecer una expansión moderada a futuro y garantizar la protección de los entornos naturales e históricos valiosos” (ERUCYL ,2016, p. 414).

Otros estudios constatan críticas similares al tiempo que dan muestra de las contradicciones de superponer exigencias incompatibles. La relación –y tensión– entre Planes Estratégicos y Planes urbanísticos daría para una investigación específica. Así el trabajo *Ávila: ciudad y modelo de ciudad. Interpretación del espacio y prospectiva territorial*, que se encaja en el marco de un nuevo Plan de empresa y empleo (2012), intenta reajustar el modelo que se había dado la ciudad a partir del Plan Estratégico de Desarrollo Industrial de 2006.<sup>17</sup> Hace un concienzudo estudio demográfico que constata los desajustes entre la dinámica poblacional y el crecimiento desorbitado (Martínez & Molina, 2013, pp. 47-64). Pero también debe dar pistas de futuro y aquí se enganchará al de un “modelo inteligente de ciudad” y de ciudadanos (dado que la ciudad pertenece al club de *Smart cities*). Sin despegarse del potencial turístico del patrimonio, el trabajo intenta al menos ampliarlo al territorio (Martínez & Molina, 2013, p. 101) y conjugar en el avance múltiples variables: economía, población, gobernanza, movilidad, medio ambiente y calidad de vida. Situación difícil cuando ya ninguna de las acciones del Plan de empleo tiene que ver por ejemplo con Medio Ambiente (el cuadro 25 lo evidencia al cruzarlas con las de “ciudad inteligente”). Aun así esta es una variable más de una minuciosa encuesta con la que el trabajo citado (2013) trataba de testar el sentir ciudadano. Pero a su vez es sintomático de la anestesia local a que nos referíamos al comienzo ver que de 57 peticiones sólo respondieran 7. Aunque sean escasas, las valoraciones en medio ambiente hablan de regeneración de riberas, elaboración de catálogos de paisajes...

El Informe de TINSA de 2016 (enero 2017) de stock de suelo y vivienda nueva vaticina que la provincia de Ávila tardará casi 20 años más en absorber el suelo urbanizado, la estimación de tiempo más elevada de tal informe, compartida con Álava, Soria y Ourense. En todos los casos es la capital de la provincia la que concentra la mayor parte de dicho suelo.<sup>18</sup>

Cerramos este somero repaso de diagnósticos con un relato vivo, el de la transformación del Río Chico. La ortofoto de principios del 2000 en donde sobre el valle Amblés apenas ha comenzado el proceso urbanizador pero donde ya el río ha perdido toda su complejidad de curvas y contra-curvas y se ha entregado a la simplificación ingenieril del desagüe (culminada en 2004-5), nos desvela que tal obra no era más que una condición necesaria para que dicho proceso tomara

17 Encargo de UGT a los geógrafos Martínez y Molina a partir de un convenio que el sindicato firmaba con el Ayuntamiento para desarrollar algunos de los objetivos del documento «Ávila, Empresa y Empleo. Plan para la Dinamización Empresarial y la Generación de Empleo» (julio 2012). El encargo saca a colación el Plan Estratégico de Desarrollo Industrial (2006) evidenciando que la variación de las condiciones socioeconómicas justifican ese nuevo Plan (Martínez & Molina, 2013).

18 TINSA. Sociedad de Tasación Inmobiliaria. Disponible en: <https://www.tinsa.es/wp-content/uploads/informes/2017/Informe-radiografia-stock-2016-tinsa.pdf>.

ritmo. La justificación de la prevención de avenidas para cementarlo deja intuir unas expectativas mucho más consistentes, menos líquidas, y las más rápidas. Muchos pasos se han dado a lo largo de bastante tiempo por muchos actores distintos para llegar a esto. No podemos culpar a un agente único y tampoco encontramos las explicaciones oportunas a lo largo del proceso para evaluar si cuando se tomaron las decisiones el control del riesgo era superior a cualquier motivo y no había capacidad para imaginar posibilidades proyectuales más ecológicas y verdaderamente afines a la dinámica del cauce.<sup>19</sup> Este mutismo en el proceso en cualquier caso sigue confirmando que ni se exige ni se busca ni se entiende de planes y proyectos cuál y porqué es el objetivo de una u otra acción respecto a la transformación del paisaje.

### 10.5. DISCUSIÓN PARA FUTUROS PAISAJES

Acumulamos “historias antiguas” contadas también hoy para esa ciudad alta (paisajes estables), y no se construye paralelamente y en continuidad esa narración (diagnóstico histórico, dentro y fuera del plan) para la ciudad del Sur, del foso de Amblés, sobre la que reflexionar y rectificar poco a poco sobre sus “futuros-pasados”. Si leemos con atención los diagnósticos, por muy breves que sean, introducen cierto equilibrio en el estado de la cuestión. De esta reflexión emanan algunas preguntas recurrentes: Cuál es la función del plan, de su pasado-futuro si lo tiene, ¿ilusionar? Decía Sechi que el futuro es también producto de los juicios –es decir diagnósticos– que expresamos al afrontar el presente (Sechi, 2004, p. 157). Si esto es cierto, no habrán sido inútiles los diagnósticos, explícitos o implícitos, que recorren los documentos de planeamiento. En casi todos estos relatos se intuye en mayor o menor medida el desastre, incluso en algunos se evidencia, pero no parece que haya seguridad o energía para tomar partido. Se confía en que de la carta a los Reyes Magos en que se han convertido las declaraciones de intenciones, sea el destino el que elija.

La imagen actual no es la de unas “ruinas modernas” (Schulz-Sornburg, 2012, pp. 19-20) o “paisajes devastados” (Observatorio Metropolitano, 2013). Tampoco ha habido previamente un relato de un nuevo imaginario increíble, al menos no en el planeamiento general, y en el parcial, si lo ha habido, mucho más matizado que el de las urbanizaciones que se vendían en otros territorios. Aquí la mirada sigue anclada en el *Oppidum, sin raris*, la Ávila que “parece contener entre sus murallas el mundo” (Ridruejo, 2016). Por supuesto no debemos olvidar que en paralelo había otra imagen también para no pocos, que era realmente la “no-imagen” de la “urbanización especulativa” focalizada en obtener retornos políticos y económicos extraordinarios (Marcinkoski, 2016). Agentes necesarios en la conceptualización y producción de estos paisajes urbanos especulativos somos arquitectos, urbanistas y paisajistas, dice Marcinkoski (2012) que reclama medios y métodos de gestión y de reajuste constante, en tiempo real.

Seguía reconociéndose desde el diagnóstico del Plan de 2005 que el Centro Histórico continuaba “siendo el cerebro, el corazón e incluso –en la interacción de las Murallas con el paisaje y con el Adaja– los pulmones de la ciudad” (PGOU, 2005, p. 159). Pero también se reconocía que “el sistema ambiental más cualificado de

<sup>19</sup> Se pueden rastrear diferentes informes y noticias del proceso de acondicionamiento, pero en ninguna de ellas se ha encontrado la razón de la operación más drástica, el cementado del cauce. Ver [http://hispagua.cedex.es/sites/default/files/hispagua\\_noticia/ep170703a.htm](http://hispagua.cedex.es/sites/default/files/hispagua_noticia/ep170703a.htm) y <http://www.incisaingenieria.com/index.php/es/men-trabajos-recientes/fluvial/ais-tec-dir-h/211-art-riochico.html> Todos los hidrólogos y biólogos consultados no conciben hoy, ni tampoco entonces, una operación tan agresiva.

la ciudad, sus riberas fluviales y las vías pecuarias que llegan y atraviesan el núcleo urbano, se encuentran actualmente poco valoradas como esqueleto sustancial del sistema de Espacios Libres Públicos". Imágenes o realidades, una década después poco se ha re-imaginado.

Es imprescindible incorporar el planeamiento a un marco mucho más amplio de realidad y de comprensión de la misma. Es evidente que los diagnósticos deben ser siempre también urbano-territoriales, para que esa realidad que se analiza y se pone en cuestión se ancle firmemente en el pasado y se proyecte hacia el futuro sin despegarse del territorio, pero con capacidad para ilusionar. Debemos ofrecer propuestas frescas pero que estén cargadas de huellas, donde podamos reconocer y conocer nuestro pasado colectivo sobre el territorio, propuestas de mejora de la calidad del paisaje, demandadas...

¿Un paisaje inapropiado? Dice Shulz-Sornburg (2012, p. 19) "Cuando vamos en búsqueda al paisaje perfecto pensamos ir al encuentro de la naturaleza. Cuando por fin llegamos, nos damos cuenta que somos espectadores de una obra producida. Nosotros somos los autores de nuestros paisajes" ¿O estamos siendo testigos mudos? Si paisaje es... "tal y como lo percibe la población" (Convenio Europeo del Paisaje, 2000), tenemos que educar y educarnos en esa percepción para no ver siempre la imagen de esa acrópolis "como una irrealidad que a todo sobrevuela" (Ridruejo, 2016, p. 7), para tener la capacidad y la meta de redefinirlo constantemente, sin miedo incluso a repensar esa infraestructura/urbanización que algunos ven como síntoma de orden ¿pero acaso necesario? La infraestructura promete la apropiación del territorio –llegar a– pero no tanto de un paisaje realmente comprendido. La modificación del paisaje parece imparable, está en su esencia, aunque los ritmos acelerados siempre implican algún tipo de desarraigo y carencia de apropiación. Parecerse a sí mismo.... La generosidad o exageración en el dimensionado, según quién observe o pasee, nos da una segunda oportunidad para reapropiárnoslo.

Tenemos memorias de los planes y memorias del territorio. Gestores en particular y ciudadanos en general, deberíamos buscar –y hallar– en los documentos de planeamiento general tanto estas memorias como los bastidores para la calidad espacial futura. Marcinkoski (2016), para ese ajuste constante que demanda, plantea primero la necesidad de rechazar rotundamente la idea de que la urbanización del siglo XXI sea un producto estandarizado, reproducible e intercambiable, y propone un modelo fundamentado en lo ecológico en vez de en los caprichosos factores económico-políticos. Haciendo "propios" esos paisajes al menos no estaremos inmunizados a la cirugía invasiva y genérica que planea sobre ellos, exprés en la rapidez y velada en el imaginario, pero terriblemente rígida y perdurable una vez ejecutada. La apropiación implica que de algún modo esos paisajes sigan pareciéndose a sí mismos, con sus arrugas, y esto sirve también para abordar la ciudad histórica, si queremos que no siga perdiendo la categoría de ciudad viva.

Podríamos discutir sobre grado de responsabilidad: marco económico, marco legal, planes, proyectos, gestores, responsables políticos, técnicos, ciudadanos; pero también podemos recuperar el tiempo detenido y su relación con el territorio y darle un futuro mejor. Esas mismas ruinas, en el *jing* y en el *yang*, en la acrópolis idealizada y en el desarrollo banal –y por el momento vacío–, pueden ser los bastidores de un futuro mejor –no queda otra alternativa que intentar imaginarlo–

### Decía uno de los certeros diagnósticos de la Adaptación de 2005:

“Más allá del río Chico, última frontera histórica y cultural que separaba la ciudad del universo agrícola circundante, ya se levantan las primeras edificaciones de algunos futuros barrios populosos dotados de centros comerciales y de ocio, que como un moderno arrabal consolida una amenazadora cabeza de puente para el asalto final al Valle de Amblés, reducto final de una geografía que parece irremisiblemente perdida. Y todo ello en el marco de una provincia que pierde población al tiempo que envejece, mientras sus casas y campos se vacían” (PGOU, 2005, p. 135).

Sólo se equivocaba en que ese asalto final se ha demorado. Gracias a la crisis ese territorio se ha resistido a ser ocupado. Tal vez podamos revertir el proceso, o al menos plantear los cauces para que la ocupación no lo convierta en ausente de la imagen ideal de la ciudad-territorio histórico, la articulación que permita la creación de verdadero valor urbano allende las murallas que ya se proponía en la Adaptación de 2005, pero ahora vista por todos y todas.

La aparente congelación del tiempo nos produce a partes iguales intranquilidad y esperanza. Para algunos esto sólo es un mal bache que pasará y retomaremos dinámicas, con una cada vez más encapsulada y turistificada mal llamada ciudad histórica. Para nosotros es la confirmación del error de diagnóstico para justificar planes, pero podría ser también la oportunidad para comprometernos de otro modo con el territorio.

## 10.6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CALDERÓN CALDERÓN, Basilio. (2013), “De la Ley al Territorio: Legislación, Planeamiento y Ciudad en los Planes Generales de Castilla y León 1997-2010”, en *Las ciudades españolas en la encrucijada. Entre el ‘boom’ inmobiliario y la crisis económica*, Real Sociedad Geográfica.
- CHAVARRÍA VARGAS, Juan Antonio (2006), *Ávila en los viajeros extranjeros del siglo XIX*. Ed. Diputación provincial de Ávila.
- CLOS, Joan (2016), “El Espacio Público de la Ciudad”, en *El País*, 4 de abril de 2016. Disponible en: [http://elpais.com/elpais/2016/04/04/opinion/1459788574\\_910762.html](http://elpais.com/elpais/2016/04/04/opinion/1459788574_910762.html)
- COACyLE (2012), *Demarcación Ávila & Médicos del Paisaje Urbano. Proyectar en Ávila*.
- DE LAS RIVAS SANZ, Juan Luis (2012), “El proyecto de adaptación del Plan General de Ávila a la Ley de Urbanismo de Castilla y León y a su Reglamento, 1998-2005”, en *Urban 12*.
- LALANA SOTO, José Luis (2011), “El Paisaje Urbano Histórico: modas, paradigmas y olvidos”, en *Ciudades 14*, pp. 15-38.
- MARCINKOSKI, Christopher (2012), *Entrevista*. Disponible en: <http://archleague.org/2012/10/delirious-development/>
- MARCINKOSKI, Christopher (2016), “The City that never was. Speculative Urbanism: city planning as a tool for economic interests”, en *TOPOS 94 City Visions*.
- MARTÍNEZ FERNÁNDEZ, Luis Carlos y MOLINA de la TORRE, Ignacio (2013), *Ávila: ciudad y modelo de ciudad. Interpretación del espacio y prospectiva territorial*, Universidad de Valladolid, UGT Ávila, Ayuntamiento de Ávila.

- OBSERVATORIO METROPOLITANO de MADRID (2013), *Paisajes devastados. Después del ciclo inmobiliario: impactos regionales y urbanos de la crisis*, Traficantes de Sueños.
- RIDRUEJO, Dionisio (2016), *Ávila*, Gadir, Madrid
- RÍOS ALMARZA, Armando (2007), *Apuntes de Ávila. Sugerencias para una visita*, Ayto. de Ávila.
- RÍOS ALMARZA, Armando (2011), *La evolución urbana de Ávila. Grupo de Ciudades Patrimonio de la Humanidad, Ávila*.
- RODRÍGUEZ ALMEIDA, E. (2015), *Puentes históricos de la provincia de Ávila*, Institución Gran Duque de Alba, Ávila.
- SANCHIDRIÁN GALLEGRO, Jesús María José (2008), *Ávila ajardinada. Paisaje urbano y naturaleza ordenada en blanco y negro*, Ayto. de Ávila, Ávila.
- SCHULZ-DORNBURG, Julia (2012), *Ruinas modernas. Una topografía del lucro*, Ámbit, Barcelona.
- SECCHI, Bernardo (2004), "Ciudad moderna, ciudad contemporánea y sus futuros", en MARTÍN RAMOS, Ángel -ed.- *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*, Edicions UPC, Barcelona, pp. 145-158.
- UNESCO (2011), *Recomendación sobre el paisaje urbano histórico con inclusión de un glosario de definiciones*. Disponible en [http://portal.unesco.org/es/ev.php-URL\\_ID=48857&URL\\_DO=DO\\_TOPIC&URL\\_SECTION=201.html](http://portal.unesco.org/es/ev.php-URL_ID=48857&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html)

### 10.6.1 Documentos de planeamiento consultados

- ESTRATEGIA de REGENERACIÓN URBANA en CASTILLA y LEÓN -ERUrCyL- (2014). Disponible en <http://www.jcyl.es/junta/cma/ERUCyL.pdf>
- PLAN GENERAL de ORDENACIÓN URBANA de ÁVILA -PGOU- (1998). Disponible en PLAU (Archivo de Planeamiento Urbanístico de Castilla y León, <http://servicios.jcyl.es/PlanPublica/searchVPubDocMuniPlau.do?bInfoPublica=N&provincia=05&municipio=019#>)
- PLAN GENERAL de ORDENACIÓN URBANA de ÁVILA -PGOU- (2005), *Revisión y Adaptación a la Ley 5/1999 de Castilla y León del PGOU*. Disponible en PLAU, <http://servicios.jcyl.es/PlanPublica/searchVPubDocMuniPlau.do?bInfoPublica=N&provincia=05&municipio=019#>.
- MODIFICACIÓN 1ª DEL PGOU (2005). Disponible en PLAU. <http://servicios.jcyl.es/PlanPublica/searchVPubDocMuniPlau.do?bInfoPublica=N&provincia=05&municipio=019>.
- MODIFICACIÓN 6ª DEL PGOU (2005). Disponible en PLAU. <http://bocyl.jcyl.es/boletines/2011/05/10/pdf/BOCYL-D-10052011-9.pdf>
- PLAN GENERAL de ORDENACIÓN URBANA de AVILA -PGOU- (2010), *Avance del Plan General. Documento para aprobación inicial*. Facilitado por el Colegio de Arquitectos de Ávila.
- PLAN ESPECIAL de PROTECCIÓN del CONJUNTO HISTÓRICO de ÁVILA -PEPCHA- (2017), *Modificación 7ª del PGOU 2005 y Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico de Ávila. Documento para Aprobación Definitiva*. Disponible en <http://www.avila.es/areas-destacadas/urbanismo/planeamiento-urbanistico/item/3070-7-modificacion-del-plan-general-de-ordenacion-urbana-y-plan-especial-de-proteccion-del-conjunto-historico-de-avila>
- PLAN de GESTIÓN de la CIUDAD ANTIGUA de ÁVILA y las IGLESIAS EXTRAMUROS (2013), Edición electrónica del documento técnico correspondiente al resumen del Plan, Redacta COTESA. Disponible en [www.patrimoniocultural.jcyl.es/web/jcyl/PatrimonioCultural/es/Plantilla100/1284258511072/\\_/\\_/](http://www.patrimoniocultural.jcyl.es/web/jcyl/PatrimonioCultural/es/Plantilla100/1284258511072/_/_/)



# DOSSIER

3 ciudades

Publicaciones del

 INSTITUTO  
UNIVERSITARIO  
DE URBANÍSTICA

ISBN: 978-84-09-05736-8

