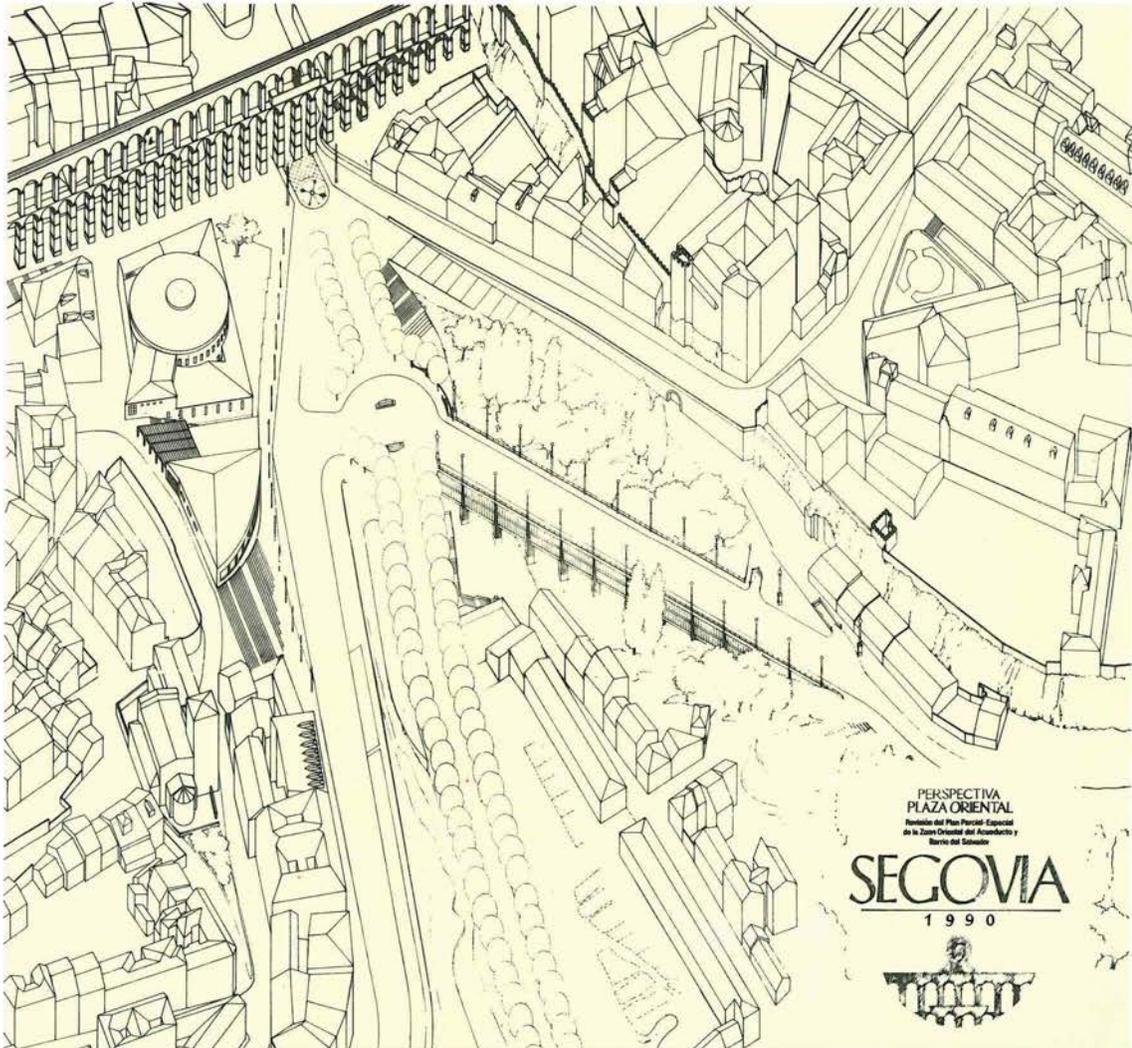


Ayuntamiento de Segovia
Universidad de Valladolid
Seminario de
Urbanismo



Jornadas sobre “Planificación en centros históricos”

Segovia, 21 - 22 - 23 marzo 1991
Teatro Juan Bravo



PERSPECTIVA
PLAZA ORIENTAL
Revisión del Plan Parcial Especial
de la Zona Oriental del Acueducto y
Barrio del Seminario

SEGOVIA
1990





BIBLIOTECA GENERAL UNIVERSITARIA. Ficha catalográfica recomendada

PLANIFICACIÓN en centros históricos : Jornadas celebradas en Segovia, 21-22-23 marzo 1991 / [Organizado por] Instituto de Urbanística de la Universidad de Valladolid ; [Colaboran] Ayuntamiento de Segovia ; Universidad de Valladolid - Seminario de Urbanismo.- Valladolid : Secretariado de Publicaciones, Universidad, D.L. 1993.

143 p.; il. ; 24 cm. - (Arquitectura y Urbanismo ; 21)
ISBN 87-7762-362-7

1. URBANISMO - Planes - España - Congresos I. Jornadas sobre Planificación en Centros Históricos (1991. Segovia). II. Universidad de Valladolid. Instituto de Urbanística.

711.16 (460): 061.3 (460.188) "1991"

PLANIFICACIÓN EN CENTROS HISTÓRICOS

Jornadas celebradas en Segovia, 21-22-23 marzo 1991
Ayuntamiento de Segovia
Universidad de Valladolid-Seminario de Urbanismo

instituto de urbanística
de la universidad de valladolid



UNIVERSIDAD DE VALLADOLID
SECRETARIADO DE PUBLICACIONES

© Los Autores, Valladolid, 1993
SECRETARIADO DE PUBLICACIONES
UNIVERSIDAD DE VALLADOLID

Coordinación, redacción y maqueta:
Carmen del Valle González y Javier Llorente Ruesga

ISBN: 84-7762-362-7
Depósito Legal: S. 760-1993

Composición:
AZ Fotocomposición
Víctor Chavarri, 19, 1ª planta, 3ª

Imprime:
Gráficas VARONA
Rúa Mayor, 44. Teléf. (923) 263388. Fax 271512
37008 Salamanca

PRESENTACION

La insistencia en retomar, una y otra vez, a los Centros Históricos, en su calidad de complejos espaciales plenamente integrados en la ciudad existente, como objetos de conocimiento urbanístico y como objetivos de ordenación y planificación urbana, obedece, entre otras cosas, a las diferentes posiciones, enfrentadas y contradictorias en muchos casos, que se han decantado, en los últimos años, con respecto a qué son y al qué hacer con dichos espacios tradicionales.

Las jornadas sobre «planificación en Centros Históricos», que tuvieron lugar en la ciudad de Segovia, durante el mes de marzo de 1991, respondían, inequívocamente a dicha situación contradictoria. El objetivo de las mismas fue provocar una discusión a propósito de los «Planes Especiales» que estábamos redactando y que afectaban al conjunto de las zonas históricas de la ciudad de Segovia. Para ello, planteamos tres temas que considerábamos básicos para encauzar dicha discusión. El problema de la «catalogación» de los bienes culturales en su estrecha relación con el concepto y planificación de la ciudad histórica fue el primero de ellos. ¿Le cabe algún papel a dicha «catalogación», en la ordenación urbanística de los centros históricos, o hay que descartarla y sustituirla por otras medidas, por cuanto responde a una tradición que no encuentra conexión con la situación actual? El segundo tema puesto a discusión fue el de la ordenación del tráfico y la utilización del espacio público en la ciudad histórica. Y el tercero hacía referencia a la ordenación de la edificación y la promoción inmobiliaria posible en zonas urbanas históricas.

Tres temas que no contemplaban la totalidad de los problemas que afectan a los centros históricos, pero cuya discusión nos parecía fundamental para posicionarnos con respecto a los mismos.

Todos estos aspectos son lo que se recogen en esta publicación a la que, intencionadamente, hemos denominado como DOCUMENTOS, ya que su objetivo es dar fe de las reuniones científicas, congresos u otro tipo de encuentros, que organiza el INSTITUTO DE URBANISTICA de la UNIVERSIDAD de VALLADOLID.

Valladolid, marzo 1993

Alfonso Alvarez Mora
Director del Instituto



Programa de las Sesiones

Día 21

- 10.00 h. Inauguración de las Jornadas por el Excmo. Sr. Alcalde de la Ciudad de Segovia.
10.30 h. Conferencia
Tema: **Planes Especiales, Catalogación de Bienes Culturales y ciudad histórica.**
A cargo de: C. Macchi Cassia. Profesor del Politécnico de Milán.
- 12.00 h. Mesa redonda.
Discusión y debate sobre el tema de la conferencia.
Intervienen: C. Macchi Cassia.
Representante del Ayuntamiento:
Antonio Ruiz Hernando. Catedrático de Historia del Arte.
Modera: A. Alvarez Mora.
- 17.00 h. Recepción y Exposición de Ponencias.

Día 22

- 10.00 h. Conferencia.
Tema: **La Ordenación del tráfico y la utilización del Espacio público en la ciudad.**
A cargo de: Guglielmo Zambrini y M^a Rosa Vittadini. Profesores del Instituto de Arquitectura de Venecia.
- 12.00 h. Mesa redonda.
Discusión y debate sobre el tema de la conferencia.
Intervienen: Guglielmo Zambrini y M^a Rosa Vittadini.
Representante del Ayuntamiento:
P. Puig. Ingeniero de Caminos.
Modera: M. Saravia Madrigal.
- 17.00 h. Recepción y Exposición de Ponencias.

Día 23

- 10.00 h. Conferencia.
Tema: **La Ordenación de la Edificación y la promoción inmobiliaria posible en zonas urbanas históricas.**
A cargo de:F. Roch. Profesor de la Escuela de Arquitectura de Madrid.
- 12.00 h. Mesa redonda.
Discusión y debate sobre el tema de la conferencia.
Intervienen:F. Roch. Profesor de la Escuela de Arquitectura de Madrid.
Representante del Ayuntamiento:
M. Palmero. Arquitecto.
Modera:J. L. de las Rivas.
- 14.00 h. Clausura de las Jornadas.

Secretaría de las Jornadas:

Dpto. Análisis e Instrumentos de Intervención Arquitectónica y Urbana
Escuela de Arquitectura
Avda. de Salamanca, s/n
47014 - Valladolid - Telf. (983) 33 59 55.

Conferencias, mesas redondas y debates a propósito de la planificación de la ciudad histórica, y muy concretamente de los «planes especiales» de la ciudad de Segovia que ya han sido redactados, encontrándose, en estos momentos, en su fase administrativa de aprobación.

Las jornadas se desarrollarán en tres sesiones, con contenidos temáticos diferentes, abordándose, en cada una de ellas, aspectos y problemas concretos que presentan, hoy día, los centros históricos de nuestras ciudades.

En función de cada uno de dichos temas, se podrán presentar, por parte de todas aquellas personas que lo deseen y posean cierta especialización científica en las materias a tratar, ponencias sobre aspectos concretos que tengan que ver con los temas propuestos para debate. Dichas ponencias, una vez seleccionadas, se expondrán, en la sesión concreta correspondiente.

Los temas a debate son los siguientes:

Primera sesión.

Planes Especiales, Catalogación de Bienes Culturales y Ciudad Histórica.

Segunda sesión.

La Ordenación del tráfico y la utilización del espacio público en la ciudad.

Tercera sesión.

La Ordenación de la Edificación y la promoción inmobiliaria posible en zonas urbanas históricas.



INDICE

PONENCIAS

Planes Especiales, Catalogación de Bienes Culturales y Ciudad Histórica. Cesare Macchi Cassia.

La ordenación del tráfico y la utilización del espacio público en la ciudad. Gabriele Tagliaventi.

Estudio del sistema inmobiliario de Segovia. Fernando Roch.

COMUNICACIONES

El Plan Especial de Protección y Reforma Interior del barrio de «El Carme» de Valencia; una propuesta de reconstrucción urbana. Fernando Gaja Díaz.

Los aparcamientos subterráneos en los Centros Históricos. Rafael Ruipérez Palmero.

Estudio comparativo de la atenuación del ruido del tráfico por barreras artificiales y naturales. Julio González Suárez y José I. Sánchez Rivera.

La calle de la Paz de Valencia. Carmen Blanco Sánchez y Matilde Alonso Salvador.



**PLANES ESPECIALES
CATALOGACION DE BIENES
CULTURALES Y CIUDAD HISTORICA**

Cesare Macchi Cassia

Aceptando que el Centro Histórico europeo es un recurso fundamental de nuestro medio ambiente y teniendo en cuenta la doble vía de debate:

a) considerado como irrepetible desde nuestra cultura actual.

b) considerado una parte no diferenciada, aunque cualitativamente distinta de la ciudad. Según se opte por uno u otro camino será diferente la modalidad del trabajo técnico, gestional, administrativo y político a aplicar.

El debate se centra actualmente en la posibilidad de ampliar el campo de interés al territorio después de haber sido asumidas sucesivas ampliaciones temporales y de significado. El autor constata que se reduce la diferencia entre conservar y cambiar. Pues si en el desarrollo de una ciudad la cualidad urbana es un dato fundamental en términos económicos, en términos productivos, proyectar la ciudad existente significa proyectar el desarrollo. La conservación del patrimonio urbano para por su reprojectación, sin olvidar que el proyecto es instrumento de evaluación y su uso la visión propositiva de la respuesta a dar al problema de la ciudad.

El pasar de la especificidad de la propuesta a la calidad de la propuesta tiene en la Historia el instrumento de actuación y de verificación: las razones del proyecto y de la Historia deben superponerse.

Para elegir entre las vías de debate no existen reglas; la solución debe proyectarse caso por caso, sin soluciones preconcebidas y universalmente válidas, reafirmando el papel público del operar sobre las ciudades, con atención a los problemas específicos de la comunidad, persiguiendo como paradigma la calidad, el enriquecimiento del contexto y la correcta representación de la comunidad que ha requerido la modificación.

Memoria y proyecto, contexto e intervención, límites y libertad, el objetivo principal es recuperar nuestra capacidad de expresión pues sólo así tendrá sentido la conservación de las formas de expresión de las generaciones precedentes de constructores de la ciudad, la conservación del Centro Histórico.



SEGOVIA, 21/3/1991

Cesare Macchi Cassia

«PLANES ESPECIALES, CATALOGACION DE BIENES CULTURALES Y CIUDAD HISTORICA»

Il livello cui è giunto il dibattito attorno al problema dei centri storici, ossia attorno ai modi di intenderli, e attorno alle modalità di intervento su di essi è tale da porci ormai davanti a un bivio. Il punto di partenza è univoco e da tutti riconosciuto: i centri storici europei costituiscono una risorsa fondamentale del nostro ambiente, del nostro paesaggio, della nostra economia, della nostra vita di cittadini, visto la preminenza che questa parte del patrimonio culturale viene assumendo man mano che altre risorse si degradano: quelle ambientali, quelle naturali, quelle morfologico-paesaggistiche.

Detto ciò, e dopo un lungo cammino, siamo giunti a un bivio: o valutiamo il centro storico come qualcosa di irripetibile, irricreabile da parte della nostra cultura, oppure vediamo il centro storico come una parte della città che, come sempre, muta nel tempo: nel primo caso la conseguenza corretta è di applicare a questa parte di città gli stessi concetti e gli stessi trattamenti che usiamo per le risorse tipicamente staccate da noi, dalla nostra cultura, cioè quelle archeologiche: nel secondo caso la conseguenza è quella di trattare il centro storico come una parte teoricamente non diversa, anche se poi la giudichiamo qualitativamente diversa, della città fino a oggi edificata dai suoi abitanti, della città esistente, attraverso il criterio dell'integrazione tra i problemi e i luoghi della città.

Il centro storico sta oggi in bilico tra l'archeologia e l'attualità, tra l'appartenenza alle cose con cui noi abbiamo ancora a che fare, e l'appartenenza alle cose completamente staccate da noi. E' da qui che possiamo partire per fare qualche riflessione sul problema delle modalità di lavoro tecnico, di lavoro gestionale, amministrativo, politico, sui centri storici.

Il dibattito attorno alle risorse storiche urbane ha seguito in questo secolo una strada che l'ha portato ad allargare sempre più il riconoscimento di significatività a ciò che nelle città, sul territorio, ci viene dal passato.

Dal monumeto isolato al monumento nel suo intorno urbano, da questo intorno all'intera parte antica, più vecchia della città, da quest'ultima alle parti in vario modo culturalmente significative della città al di là della loro maggiore o minore antichità, infine alla città tutta esistente, almeno a livello teorico, in quanto passibile di significati futuri per noi oggi illeggibili.

E non sembri questa una fuga dalle nostre responsabilità: è attraverso questo cammino che noi oggi difendiamo con la stessa forza, a mio modo di vedere correttamente, l'universalmente riconosciuto valore della città medioevale, rinascimentale, barocca, e quello meno riconosciuto degli ampliamenti ottocenteschi, dei primi quartieri operai dell'inizio del secolo, delle strade novecentesche degli anni '20 e '30, dei quartieri di qualità della ricostruzione postbellica.

Vi sono città in giro per l'Europa, tipicamente in Germania, delle quali i giovani riconoscono le parti storiche proprio nei quartieri operai costruiti dalle grandi industrie

nei primi decenni del secolo, dopo che la guerra ha distrutto i quartieri storici centrali e questi sono stati sostituiti da edifici moderni, da funzioni direzionali e da scelte urbanistiche spesso errate.

Tra l'altro, questa capacità di ampliamento di significatività non riguarda solo l'epoca di appartenenza delle risorse, o la loro localizzazione nel corpo delle città - quartieri dell'epoca moderna in periferia e non solo quartieri antichi nel centro - quindi il tempo e il luogo, ma anche altri aspetti legati ai manufatti fisici, per esempio quelli gestionali. Noi siamo infatti oggi interessati a conservare, in quanto li riteniamo densi di significato, il quartiere cooperativo dei ferrovieri, l'isolato edificato dall'industria per i suoi operai, il quartiere realizzato dallo Stato o dal Comune per i gruppi sociali meno favoriti, al di là del loro valore architettonico, o meglio, per il loro interesse civile, gestionale insieme al loro valore formale.

Ogni aspetto, o meglio la somma di molti aspetti ci fanno dunque oggi ritenere una parte di città degna di essere classificata come centro storico. In tal senso usiamo il termine «storico» proprio nel significato più moderno, più attuale, più giusto: una riconosciuta testimonianza di intelligenza da non sprecare.

Recentemente, all'interno del dibattito italiano, all'interno dell'ANCSA, si è andati oltre, dibattendo la necessità di allargare il campo di interesse al territorio, dopo averlo portato alla città tutta, essendo partiti dal monumento ed essendo passati attraverso il centro storico. La funzione didattica del lavoro sul centro storico è stata grande per la cultura urbanistica italiana.

In base a questo modo di pensare noi siamo dunque oggi di fronte a un molteplice allargamento del nostro campo di interesse: temporale, spaziale e di significato. In realtà si tratta di un'unica crescita, obbligata, per un atteggiamento che voglia essere propositivo, progettuale. A fianco di questi ampliamenti, uno ulteriore si profila come necessario in base a questo modo di pensare di fronte ai problemi che saranno quelli dei prossimi anni: quello del passaggio dalla specificità alla qualità delle risposte ai problemi.

Se noi ci occupiamo di risorse, da salvaguardare, da giocare intelligentemente, la prima tra esse è rappresentata dalla qualità: dei manufatti architettonici, del paesaggio, della vita urbana, degli uomini, delle politiche territoriali, dell'impegno culturale e civile, della disciplina, del prodotto professionale offerto ad una committenza che, a partire da quella inserita nel mercato ma seguita per necessità da quella pubblica, richiede e sempre più richiederà idee, intelligenza di proposte.

Se noi ci occupiamo di risorse, la prima tra esse, insieme oggetto del nostro interesse e metodo per svilupparlo, è rappresentata dalle differenze di qualità.

La gran parte dei cittadini capisce oggi che la città e il territorio non sono cosa diversa dagli altri aspetti della loro vita, aspetti nei quali la qualità sta divenendo la regola per le loro scelte.

Ci si prepara un mondo in cui la diffusione della conoscenza, il livello di informazione, la disponibilità di strutture operative consentirà ai cittadini una condizione sempre meno massificata, sempre più critica, sempre più capace di scegliere la qualità delle proposte loro offerte dai pubblici amministratori e dagli operatori, ribaltando una condizione in cui erano questi ultimi a scegliere i loro mercati.

Questo è già vero per molti settori produttivi, e lo diventerà via via per altri, e infine anche per i fatti che più da vicino in questa occasione ci riguardano.

Nelle regioni geografiche più sviluppate d'Europa in quelle che sono diventate delle vere e proprie regioni-città, noi cogliamo una serie di fenomeni omogenei che hanno grande rilevanza per i nostri discorsi sul centro storico: noi cogliamo una accentuata diffusione dello standard urbano, una liberazione di spazi urbani nelle tradizionali città industriali, un uso incrociato dei vari luoghi urbani alle piccole scale e distanze, un uso di tipo urbano della rete di comunicazioni fisiche e non fisiche tra i centri urbani, un uso maggiore di suolo a causa della diffusione produttiva e di una scelta della bassa densità conseguente a modelli residenziali non accentrati, una nuova importanza dei microambienti - in termini fisici e gestionali - che prevede e dà nuovo senso anche alle iniziative di grande scala, un recupero e una naturale salvaguardia delle caratteristiche peculiari fisiche e non fisiche dei vari centri urbani, viste come risorse ed elementi di individuazione e quindi di qualità simbolo stesso dell'autonomia dei vari centri, che possono essere letti come i quartieri di queste regioni-città. Tra queste caratteristiche peculiari il centro storico e i suoi elementi architettonici sono la parte fondamentale, che viene ad assumere così come altri aspetti della qualità ambientale un vero e proprio valore economico.

Si va annullando la distanza tra quelli che sono sempre stati i due termini fondamentali dell'agire sull'esistente: il conservare e il mutare: se lo sviluppo di una comunità e di una città vede la qualità urbana, e al suo interno la presenza del centro storico, come dato fondamentale in termini economici, in termini produttivi, progettare la città esistente significa progettare lo sviluppo e realizzare con ciò gli obiettivi dei più nuovi, dei più moderni, dei più giovani utenti della città. In ciò deve stare la nuova qualità dell'agire tecnico e dell'agire amministrativo, politico. Si potrebbe dire che dopo la definizione del patrimonio storico, del patrimonio esistente come bene culturale negli anni '60, poi come bene economico negli anni '70, se ne dovrebbe parlare oggi come bene produttivo. Tutto ciò deve avvenire, e nei casi in positivo già avviene, usando della lettura storica, della comprensione dei fenomeni e dei fatti nel tempo, dei progetti del passato, come parte strutturante dell'azione propositiva, come azione didattica continua, come garanzia della gravidanza e della qualità dei risultati.

Il passaggio dalla specificità della proposta alla qualità della proposta, di cui ho parlato come ulteriore ampliamento del nostro modo di pensare e di agire, ha nella storia il suo strumento fondamentale di attuazione e di verifica: le ragioni della storia e le ragioni del progetto si devono sovrapporre totalmente. E' necessario pensare ad un uso conscio, razionalizzato, quindi generalizzato dalle valenze storiche nelle operazioni di riprogettazione urbana a qualsiasi scala attuate.

Dobbiamo infine essere pronti ad accettare due situazioni nuovissime. La prima tra queste riguarda il fatto che se i nostri interessi non possono non ampliarsi al territorio, cioè alla città dei nostri giorni nelle regioni più avanzate, in quanto lo standard urbano si è esteso a tutto il territorio, il discorso si identifica tout court con quello dell'urbanistica e la conservazione delle risorse storiche, nella accezione che abbiamo chiarito, diventa parte integrante, fondamentale della pianificazione urbanistica e del corretto uso del territorio. La seconda situazione riguarda il fatto che se la progettazione di questa nuova

città è oggi progettazione dello sviluppo, è strumento per la produttività, la singola nostra proposta viene almeno in parte a ricadere all'interno delle regole che si stanno affermando pero qualsiasi rapporto tra progetto e produzione: e qui sta la più forte motivazione dell'importanza della qualità.

All'interno della produzione, l'immagine è divenuta uno strumento di informazione fondamentale per il rapporto con l'utente, e il progetto si configura come il mezzo per interpretare l'ambiente e con ciò contattare molti mondi diversi, culture diverse ma sempre più in grado di valutare e decretare il successo o il fallimento di una proposta. Il progetto è strumento di valutazione oltre che di proposta e il suo uso, la visione propositiva, progettuale delle risposte da dare ai problemi della città, e al suo interni dei centri storici, diviene però questi motivo fondamentale. Per questi motivi la conservazione del patrimonio storico urbano passa attraverso la sua riprogettazione. Ciò può anche significare ovviamente la totale conservazione e intoccabilità, ma non come dato di partenza, bensì di arrivo di un processo logico, progettuale per l'appunto.

Questa è una strada, quella che vede la città esistente come un tutt'uno, e il centro storico la sua parte più qualificata. Ve ne è un'altra, che realisticamente annota e giudica incolmabile la differenza tra la città del passato, anche di un passato recente, e quella di oggi, che in realtà significa di quella del dopoguerra.

Contemporaneamente questa seconda strada valuta appieno la nostra crisi, o meglio, la differenza sostanziale che esiste oggi nei modi di costruire la nuova città da parte degli attori dello sviluppo, che sono oggi, assai più che nel passato, tutti i cittadini.

Vi sono molte culture nella città di oggi, non assenza di cultura, e nessuna di esse è capace di vincere sulle altre. Nel nostro futuro, per lungo tempo non ci sarà, secondo questa interpretazione, una idea di città, un'immagine conclusa di città.

Quella che per ora è uscita disgregata, polverizzata dal tipo di crescita urbana avvenuta in queste condizioni, è l'idea di un territorio, cioè di una città, organizzati, strutturati funzionalmente, gerarchicamente e formalmente; contemporaneamente l'idea di una architettura che possa rappresentare la sua epoca, crescendo dentro un filone continuo. E' da una lettura di questo tipo, dalla coscienza di questa realtà che esce l'altra posizione, che si definisce l'altra strada, quella di vedere come irrimediabile la rottura fra città di oggi e città storica e conseguentemente la scelta di vedere quest'ultima come una risorsa archeologica, come archeologia urbana. Ciò non significa affatto l'abbandono dell'obiettivo della qualità nella città, ma invece il riconoscimento della volontà dei nuovi cittadini della città, l'accettazione di questa volontà da parte dei tecnici e degli amministratori, la irriproducibilità di un certo tipo di città, che quindi va vista tutta insieme come un monumento, come un servizio, come una qualificazione per la nuova città sul territorio: una cosa non dissimile dalla zona archeologica all'interno di un centro storico.

Come vedete, sono possibili interpretazioni diverse delle cose che stanno avvenendo all'interno del fenomeno urbano, di cui i centri storici, in ogni modo e in ogni caso, fanno parte.

Potremmo forse dire che le due interpretazioni sono l'una in positivo e l'altra in negativo, l'una ottimista l'altra pessimista, e che quindi ne discendono posizioni differenti nel riguardo del futuro dei centri storici, e soprattutto delle modalità con le quali trattarli. Ma non è così semplice: il fatto è che l'interpretazione socio-economica delle situazioni in atto è in ambedue i casi assai più positiva e carica di potenzialità che non quella fisica. Ma la città è da sempre la più complessa e la più fedele modalità di espressione della comunità, e sono i risvolti fisici della nostra crescita socio-economica che rendono poco ottimisti alcuni osservatori.

Cosa e come scegliere dunque tra le due strade? Io credo che non esistano regole. Io credo che la soluzione stia nel progettare la soluzione del problema caso per caso, al di fuori di soluzioni preconfezionate che si credono valide ovunque, in ogni luogo, così come per domani, e per ogni cultura locale. E credo soprattutto che la soluzione stia nella qualità della proposta progettuale. La scelta su questi temi, una volta fatta - perchè continuamente e in ogni città, da ogni comunità e da ogni amministrazione locale viene fatta - ci dice quale divello di maturità, quale specificità è stata raggiunta dai cittadini. E' infatti attraverso la propria crescita culturale e civile che una comunità esercita la sua capacità di scelta e il suo controllo sulla qualità della proposta progettuale che viene avanzata per il proprio ambiente di vita, per la propria città, per il proprio centro storico, massimo deposito dei valori simbolici e rappresentativi della comunità stessa.

Questa crescita culturale e civile porta alla formazione di giudizi di valore dai quali gli incaricati della mediazione tra comunità e modificazione urbana non possono astrarre. Questo controllo sulla qualità del progetto appare quindi specifico per un tempo, un luogo, una cultura e si riferisce all'integrazione tra proposta di intervento e contesto storico e ambientale. Ciò riafferma la centralità del progetto quale strumento in grado di leggere il contesto, di proporne la modificazione, di consentire la valutazione della proposta; riconferma il ruolo pubblico dell'operare sulla città; ricorda la necessità e l'ineluttabilità — nonostante ogni desiderio in avanti e pena l'insuccesso - di proposte di intervento sull'esistente coerenti con il livello di sviluppo di una società urbana, ricercando specificità ed evitando provincialismi nei due sensi. Si potrebbe dire, con altre parole, che le potenzialità maggiori del progetto della città esistente sono verificabili laddove la comunità può in certo modo essere vista come il reale committente, laddove la comunità, anche intesa nei modi più complessi che derivano da una definizione del tutto innovata di città, si costituisce come l'attore unitario della modificazione urbana, diminuendo la necessità di mediazione.

Questa ritrovata capacità di porsi come committente del progetto urbano può avvenire attraverso strade assai diverse, e non necessita di forme di partecipazione diffusa alle scelte; queste sono relegate, laddove esistono, a dimensioni limitate, quantitativamente e qualitativamente, della decisione.

Laddove è verificabile la rispondenza tra scelte e desideri dei cittadini, il consenso - premessa sempre più necessaria per il successo - e quindi anche la capacità di rappresentarsi nella città, di esprimere un globale linguaggio urbano, avviene esclusivamente attraverso il processo di crescita civile della comunità, attraverso canali che sono più quelli della cultura che della politica, in quanto, in quei casi e in quei luoghi, la seconda è permeata dalla prima.

L'altissimo livello di informazione oggi disponibile però chiunque e in ogni luogo gioca un ruolo fondamentale in questo processo; uno di pari importanza è il rapporto tra i cittadini, le strutture amministrative che essi si sono dati, e il modo con cui esse sono gestite. E' la qualità di questo rapporto che consente l'esistenza di una reale rappresentatività e quindi di una possibilità di espressione da parte della comunità, anche attraverso la forma della città.

Ciò significa e porta ad una integrazione di attenzione a problemi e a luoghi, a scale e a tipi di intervento diversi.

Questa necessaria integrazione di problemi, di luoghi, di scale di intervento, ha come obiettivo il controllo della legittimità del progetto, intesa come quel particolare contenuto di qualità che può essere condiviso da molti in quanto aumenta il senso non solo del luogo e del tema interessati dal singolo progetto, ma del contesto fisico e problematico più ampio.

Valutare la legittimità del progetto comporta infatti l'ammissione di un criterio, di una premessa; comporta il riconoscimento che la città esistente, che ogni città esistente, possiede - sul piano strutturale così come sul piano formale - caratteri propri che intrattengono tra loro relazioni specifiche, comporta il giudizio secondo il quale essi, caratteri e relazioni, costituiscono il senso della città, il senso di un determinato territorio di vita di una comunità. Il problema non è dunque quello di dare del progetto un giudizio di valore assoluto, né di ritenere che un progetto sia l'unico possibile. La legittimità del progetto non esaurisce infatti il suo valore. La modificazione progettuale, sul piano strutturale così come sul piano formale, in risposta a problemi da risolvere così come a luoghi da riformare, mette infatti in gioco l'intero contesto, nei suoi aspetti storici e ambientali, e la sua valutazione pertiene alla pluralità degli utilizzatori, alla pluralità dei soggetti che compongono la comunità.

La valutazione della qualità di una proposta progettuale usa il linguaggio architettonico con il quale la proposta è espressa come strumento per comprendere se essa ha in sé la capacità di perseguire i due obiettivi fondamentali di ogni azione di modificazione dell'esistente: arricchire il contesto e rappresentare la comunità che ha richiesto quella modificazione.

Memoria e progettazione, contesto e intervento, limiti e libertà: tutto ciò deve entrare nella scelta di un linguaggio che deve comunque rispondere innanzi tutto a sé stesso, e con ciò dichiarare la propria capacità di esprimere una cultura. Per far ciò esso non potrà che innovare con continuità il rapporto in cui vengono messi i termini del problema: memoria e progetto, contesto e intervento, limiti e libertà; per far ciò esso non potrà che essere con continuità creativo. L'obiettivo primario da recuperare è infatti la nostra capacità di esprimersi. Solo se noi continueremo a possedere questa capacità, continuerà ad avere senso la conservazione delle forme di espressione delle generazioni precedenti dei costruttori della città, la conservazione del centro storico.

**AYUNTAMIENTO DE SEGOVIA
UNIVERSIDAD DE VALLADOLID
SEMINARIO DE URBANISMO**

PLANIFICACION EN CENTROS HISTORICOS

SEGOVIA, 21-22-23 Marzo 1991

GABRIELE TAGLIAVENTI

**LA ORDENACION DEL TRAFICO Y LA UTILIZACION DEL ESPACIO PUBLICO
EN LA CIUDAD**

L'ordenamento del traffico e l'utilizzazione dello spazio pubblico nella città. Ovvero il destino della città europea del XXI secolo.

- Premessa
- La Crisi dei sistemi urbani monocentrici: il traffico e i costi di una pianificazione auto-dipendente
- La metropoli di riferimento
- Le città' all'interno della città'-conurbazione
- Analisi comparata dei sistemi urbani
- Pianificazione centrale e città' nuove decentrate
- Il recupero dello spazio pubblico della città'



LA ORDENACION DEL TRAFICO Y LA UTILIZACION DEL ESPACIO PUBLICO EN LA CIUDAD

Gabriele Tagliaventi

La «zonificación» ha transformado la complejidad funcional y social de la ciudad europea produciendo un cambio radical del paisaje urbano y de los hábitos sociales. La relación de las distintas áreas espaciales mediante un eficiente sistema de transporte público pone fin a la ciudad como realidad multifuncional con fuerte presencia residencial. La crisis de los sistemas urbanos monocéntricos. Gran parte de las disfunciones metropolitanas derivan de haber asumido modelos del Movimiento Moderno, aplicados como leyes en cualquier latitud, situación y prescindiendo de particulares condiciones históricas, climáticas y culturales.

La metrópoli monocéntrica, característica de regiones de baja densidad y fuertemente dependientes del sector primario, tiene a Munich como ciudad de referencia.

El sistema policéntrico, propio de las regiones industrializadas, sin un centro definido y con pluralidad de polos de atracción, posee un notable desarrollo del sistema viario y del transporte público. Ejemplos: conurbaciones Rhein-Ruhr, Rhein-Main y Rhein-Necker. Planificación central y ciudades nuevas descentralizadas; tal es el intento francés —a partir de los años sesenta— de descentralización con una política basada en la creación de asentamientos autosuficientes: «villes nouvelles», que suponen gran derroche de recursos naturales y energéticos.

La recuperación del espacio público de la ciudad. En los años 60 encontramos las primeras señales de una nueva forma de reflexionar sobre las áreas urbanas; preservar los barrios tradicionales tanto desde el punto de vista de la estructura formal, como económico y social.

*Y no será hasta los años 70 cuando se llegue a comprender el papel del espacio público en la ciudad. La ciudad toda es considerada como un organismo vivo que se desarrolla y modifica según reglas precisas que son la garantía de su supervivencia. Una de dichas reglas es la creación de otros organismos urbanos en todo similares al organismo matriz: el **barrio**. El problema fundamental de la planificación de un Centro Histórico reside entonces en el reconocimiento de su estatuto de barrio y no de centro.*

Deberá pues estudiarse el correcto equilibrio entre espacios públicos y privados en el interior de todo área urbana; la arquitectura que deberá construirse será la que se inserte sin violencia en la ciudad existente y sea capaz de crear por sí misma una ciudad. El destino de la ciudad europea. Se trata de escoger entre la adecuación de nuestras ciudades a los cánones propuestos por el modelo de ciudad y de sociedad consumista y el desarrollo según la tradición, entre una nueva Las Vegas o una ciudad inspirada en los valores de la civilización urbana europea: San Sebastián.

IL DESTINO DELLA CITTA' EUROPEA: IMPARARE DA LAS VEGAS O DA SAN SEBASTIAN?

Premessa

Camminare lungo le strade di una città è sempre stata una esperienza semplice e stimolante insieme. La varietà delle situazioni che si offrono a chi vi si dedichi ripaga abbondantemente del tempo speso: i negozi che si succedono l'uno dopo l'altro con le merci esposte ordinatamente nel tentativo di attirare l'attenzione e di guadagnare un cliente, la folla delle persone indaffarate, i bar e i caffè dove più facile è incontrare un amico e scandire i ritmi delle relazioni sociali, l'alternanza delle facciate, delle decorazioni, i palazzi e le case popolari, il passaggio da una stretta stradina di un quartiere antico alla larga *avenue* alberata, la sosta sotto il portico di una piazza, la lettura di un giornale o la discussione animata sulla politica nazionale con un occasionale compagno davanti ad un aperitivo. E poi ancora la luce che modifica i colori e ci avverte del passare del tempo, la confusione e anche il caos di alcune ore particolari in cui tutta la popolazione sembra riversarsi in strada obbedendo a una regola precisa del ritmo di lavoro o ad una tradizione antica di vita comunitaria.

Poco importante, anzi spesso per nulla, è la durata della camminata, una passeggiata di convenienza in una società «borghese» di metà ottocento o una corsa dalla casa al posto di lavoro la mattina presto in una società di massa del tardo ventesimo secolo. Uguale è la piacevole sensazione di percorrere un luogo familiare, amico, pieno di riferimenti, di opportunità.

Diversa, completamente, è invece oggi la quantità di persone che può sperimentare quest'esperienza.

In talune aree urbane dipende dalla residenza e dalla sua collocazione rispetto al luogo di lavoro.

Il libero professionista o l'impiegato di una grande capitale come Roma, Madrid o Parigi possono vivere a poche centinaia di metri dall'ufficio, magari all'interno dello stesso fabbricato sette-ottocentesco. Oppure possono risiedere in una città-giardino della prima periferia novecentesca e, allora, il camminare per strada sarà soltanto un avvenimento riservato al sabato e ai giorni festivi. Sempre più problematico è stato il caso degli operai e degli insediamenti industriali, solitamente confinati ai margini della città, anche se la

vita all'interno di un quartiere «storico» ha sempre garantito un livello minimo di socialità, pur confinato dopo le cinque del pomeriggio e spesso finalizzato al *bistrot* d'angolo. In molte altre aree urbane invece, tale quantità è assolutamente indipendente dal luogo di residenza nel senso che la pianificazione urbanistica ha reso impossibile il verificarsi di un'esperienza siffatta.

Lo zoning degli ultimi 60 anni ha trasformato la complessità funzionale e sociale delle città europee in una gelida contrapposizione di zone specializzate: zone per la residenza, per il lavoro, il divertimento e così via.

L'attività del camminare per strada è stata sostituita con il passare alcune ore della propria giornata all'interno di un'automobile o di un mezzo di trasporto pubblico, tanto che l'invenzione di una pratica di attività sportiva quale lo *jogging* sembrerebbe da ascrivere all'innato bisogno dell'uomo di ripetere in qualche maniera l'antica esperienza motoria pedonale, anche se con un ritmo, la corsa, più adeguato alle cadenze di una società evoluta e neocapitalista.

In alcune situazioni particolari poi, soprattutto in Germania, la modificazione delle tendenze dominanti in materia di pianificazione, unitamente alla scelta ideologica di dimenticare il passato e la propria millenaria tradizione urbana per abbracciare il modello nord americano di sviluppo del territorio, modello «democratico» a garante di una completa riabilitazione dopo gli avvenimenti del periodo nazista, ha prodotto un radicale cambiamento del paesaggio urbano e delle abitudini sociali.

La trasformazione del centro in distretto di affari attraverso la pedonalizzazione delle strade principali, la creazione di grandi centri commerciali e il collegamento di questi con le aree periferiche mediante un efficiente sistema di trasporto pubblico in sede propria, ha determinato la fine della città come realtà multifunzionale a forte presenza residenziale. L'espulsione degli abitanti in periferie perfettamente pianificate sotto il profilo dell'organizzazione, differenziate a seconda del livello del reddito, ma sempre pulite, ordinate, schierate come in una parata militare, la soppressione delle attività commerciali e artigianali più minute e la loro sostituzione con esercizi commerciali di lusso destinati alla vendita di beni rari e di ristretto consumo, sono stati i risultati più o meno consapevoli di una pluridecennale politica urbanistica.

Paradossalmente, proprio nel periodo di maggior libertà e diffusione delle istituzioni democratiche, la società contemporanea conosce una limitazione delle esperienze di vita comunitaria mai avvenuta nella sua storia millenaria.

La quotidiana esperienza della fruizione pedonale della città, tanto casuale e disordinata quanto viva e aggregante, viene superata oggi dall'esperienza dello spostamento, del trasferimento coatto all'interno di un contenitore specializzato: treno, metrò, tram, autobus o automobile.

Costretto a vivere in un «quartiere» dormitorio della periferia urbana, più o meno ricco, più o meno «verde», il «cittadino» del tardo ventesimo secolo può riappropriarsi del centro città, e delle attività in esso espletate, solo nel week-end, ad orari prestabiliti, secondo modalità predeterminate.

Chi abbia sperimentato la situazione del centro di München, pur pedonalizzato e servito da uno straordinario sistema integrato di trasporto pubblico, con l'angoscia quotidiana delle ore di chiusura degli uffici e dei negozi, tra le cinque e le sei del pomeriggio, quando

l'area pedonale si svuota e l'ignaro pedone rimane in compagnia solamente degli oggetti di arredo urbano e dei fast-food, o il pomeriggio di tutti i sabati del mese tranne il primo, con la desolazione delle larghe strade prive di vita, può rendersi conto dei tragici risvolti dell'applicazione di un modello culturale estraneo sul tessuto dei centri storici europei. E' questo il destino inevitabile di tutte le città europee?

Siamo condannati a subire in eterno il processo di zonizzazione e il traffico che da esso discende? Costruire sempre più autostrade e ferrovie è l'unico modo per affrontare il problema? Finalmente, siamo destinati a cambiare modo di vita? Oppure questo può essere solo il risultato di una scelta personale all'interno di una società pluralista? Cercheremo di rispondere a queste domande esaminando i motivi dell'attuale condizione di crisi e le possibili alternative di soluzione.

La crisi dei sistemi urbani monocentrici: il traffico e i costi di una pianificazione auto-dipendente

Quando Le Corbusier tracciava le coordinate per la costruzione del suo sistema teorico¹ la città storica era considerata un coacervo di mali destinato a scomparire. Nella sua concezione urbanistica, come è stato chiaramente dimostrato da Castex, Depaule e Panerai², avviene un completo ribaltamento delle relazioni strutturanti lo spazio urbano tradizionale, a partire dal suo elemento principale: la strada.

L'infame *rue corridor*, lungo la quale la civiltà urbana occidentale si è sviluppata fin dall'antichità, percorrendo il lungo cammino attraverso i millenni, mutando economie e stili architettonici, ma sempre conservando la sua caratteristica di spazio di relazione, viene sostituita con un complesso sistema di autostrade a scorrimento veloce: «a) nel sottosuolo il traffico pesante, b) a livello del piano terreno degli edifici la rete moltiplica e agile delle strade normali che diffonde la circolazione capillarmente, c) sulle direttrici nord-sud ed est-ovest, che costituiscono i due assi della città, le autostrade di attraversamento per la circolazione rapida a senso unico»³.

Naturalmente per rendere coerente e funzionale quest'imponente rete infrastrutturale «bisogna costruire il centro della città sviluppandolo in altezza»⁴ concedendo infine «ai piedi dei grattacieli, e tutto intorno, una piazza⁵ di 2400 x 1500 metri (3.640.000 m² con giardini, parchi e piantagioni»⁶.

Mai nella storia profeta è stato più ascoltato o teorico dell'architettura ha visto realizzate le proprie concezioni spaziali. Percorrendo l'Europa da oriente a occidente, da meridione a settentrione è facile rendersi conto del successo di tale schema urbanistico.

Anche là dove una forte cultura urbana ha impedito la devastazione selvaggia del centro storico, è il caso di Bologna, Firenze, Bordeaux, Edinburgh e di molte altre città soprattutto a partire dagli anni '70, le torri e le barre di conglomerato cementizio e alluminio anodizzato hanno riempito il territorio e circondano il vecchio nucleo della città come un esercito invasore in stato di assedio.

La periferia di Bologna per esempio, ahimé!, non si differenzia granché dai *grand ensembles* francesi e se anche esiste qualche palestra o campo di calcio in più, la sorte degli anziani

strappati alla vita di quartiere, al gioco delle carte o all'osteria, o dei giovani privati della esperienza del crescere insieme in una corte o in un cortile, non muta di tanto. Altrove a Frankfurt o Düsseldorf, la distruzione della città nel secondo dopoguerra ha assunto livelli tali da rendere i pochi edifici storici conservati o ricostruiti, il Römerberg o l'Alte-Stadt, simili a patetici cimeli di un glorioso passato o, forse, agli epigoni moderni degli eroi mitologici destinati a una lotta impari e tragica contro un fato avverso.

Arrivare infatti, oggi, col treno o con l'auto nella capitale della finanza tedesca è un'esperienza che nulla ha da invidiare all'approccio con una metropoli nord americana: grattacieli qua e là nel centro della città, autostrade e strade ferrate tra le quali navigano gli edifici riflettenti le tendenze dominanti dell'architettura contemporanea.

Una vetrina delle meraviglie della società consumista, del degrado accelerato delle idee e delle cose, della società della sostituzione e della de-costruzione.

Quasi nulla rimane a testimoniare la nostra presenza nel cuore dell'Europa, nulla delle sue più alte tradizioni urbane, non strade, ma autostrade, non isolati, ma barre, non cattedrali, ma complessi fieristici.

Altrove ancora, ad Hannover per esempio, il modello lecorbuseriano può essere studiato in una sua applicazione pratica e concreta.

Tutto questo ha giovato all'uomo? Ne ha migliorato la condizione di vita? Il sacrificio di tanto ricchezza, di tanta architettura è valso, almeno, a rendere la città più confortevole? Finalmente, a renderla più funzionale?

E' difficile sfuggire alla constatazione che i mali e i difetti delle aree urbane contemporanee, congestione, spreco delle risorse, aumento del traffico, inquinamento, sono tali e tanti che una risposta seria e meditata non può che essere negativa⁷.

Purtroppo, e questo è ancora peggio, si può verificare come gran parte delle diseconomie e delle disfunzioni «metropolitane» derivano proprio da errori macroscopici di pianificazione. Derivano sostanzialmente dall'aver assunto il modello del teorico svizzero, sancito nei principi della famigerata Carta di Atene⁸ come tavole della legge da applicarsi a ogni latitudine in qualunque situazione, prescindendo da particolari condizioni storiche, geografiche, climatiche, culturali.

La standardizzazione, la riproduzione seriale di un pannello prefabbricato, di un'unità di abitazione, di una città per tre milioni di abitanti, ha generato da un lato la terziarizzazione dei centri storici, dall'altra la miriade di periferie dormitorio per una popolazione costretta al pendolarismo e alla migrazione quotidiani. Nel fare questo ci si è dimenticati del particolare periodo storico in cui tali teorie urbanistiche venivano formulate, un periodo segnato da una straordinaria diffusione di sistemi politici totalitari, fascismo, nazismo, bolscevismo. Come ci ricordato Maurice Culot «...si passerà sotto silenzio che l'uomo nuovo descritto dall'infame Drieu la Rochelle è il fratello gemello di quello messo in scena da le Corbusier e ci si guarderà bene dal sottolineare che è questo a dare la dimensione di riferimento per l'architettura moderna⁹».

Così si è arrivati, con tutta una serie di ulteriori concause di tipo economico e politico, a una situazione paradossale per cui, al esempio, per attraversare oggi l'area urbana di Bologna nelle ore di punta del traffico pendolare, quando la tangenziale autostradale è intasata, si impiega un tempo variabile dai 60 ai 90 minuti, mentre ieri, venti, trenta,

quarant'anni fa, s'impiegava un terzo di questo tempo con il conseguente risparmio di risorse, fatica, etc.

Per comprendere compiutamente le dimensioni del problema ed evidenziare le variabili che ne determinano i valori, è utile effettuare un confronto tra alcune significative aree urbane europee. Consideriamo anzitutto il sistema metropolitano tedesco e quello francese e per entrambi valutiamo le differenze che intercorrono tra aree urbane mono e pluricentriche e il rapporto tra densità insediativa, morfologica urbana, volume di traffico. La Repubblica Federale di Germania presenta una struttura insediativa fondata sulla città di medie dimensioni.

Profondamente diversa dalla Francia e in qualche maniera simile all'Italia e alla Spagna, la realtà tedesca non vede spiccare una sola metropoli come avviene con Parigi e Londra, anche se ogni ragionamento va sempre riferito alla logica politica delle superpotenze che ha diviso per quarant'anni in due il territorio nazionale e privato Berlino del suolo di capitale del grande stato centroeuropeo.

Oggi i 4 milioni di abitanti di Berlino pesano solo in misura del 5% rispetto al totale, mentre nel caso della capitale francese si raggiungono valori prossimi al 16%.

Divisa amministrativamente in stati o Länder di cui 3 sotto forma di città-stato, Berlin, Hamburg e Bremen, la Repubblica federale ha una densità media di 248,17 ab/Km², ma notevolmente differenziata da stato a stato. I due stati maggiormente popolati, il Nord Rhein-Westfalen e il Bayern, sono il primo e il penultimo nella gerarchia con, rispettivamente, 498,98 ab/Km² e 155,92 ab/Km² il che equivale ad avere quasi il 30% della popolazione nazionale su una superficie pari al 13% del totale nel primo caso e, nel secondo, il 18% della popolazione su una superficie pari al 30% del totale. Se si analizza invece l'armatura urbana, si trova che, mentre nel Bayern la città maggiore, la capitale München, ospita da sola il 13% della popolazione del Land, nel NordRhein-Westfalen Köln, l'unica città-milione, rappresenta solo il 6%. Inoltre il divario fra le prime città nella scala demografica aiuta a meglio comprendere la situazione. Nel Bayern, dopo München, la seconda città, Nürnberg, conta 483.000 abitanti, cioè un milione in meno della prima e la terza, Augsburg, conta 250.000 abitanti, cioè quasi la metà della seconda. Nel NordRhein-Westfalen la seconda città, Essen, conta 650.000 abitanti, cioè 350.000 abitanti meno della prima, o in altri termini il 65% della prima, e, cosa ancor più notevole, la terza, la quarta e la quinta città, Dortmund, Düsseldorf e Duisburg, sono tutte attestate sui medesimi valori della seconda, intorno ai 600.000 abitanti, mentre per arrivare alla stessa popolazione della terza città di Bayern bisogna scendere oltre le prime dieci.

Dunque siamo di fronte a due strutture insediative assolutamente diversificate che rappresentano i modelli paradigmatici coi quali leggere l'interna Repubblica Federale. Due infatti sono la realtà più significative a livello di grandi aree urbanizzate: il sistema policentrico e la metropoli monocentrica. Il primo si ritrova, oltre che nel NordRhein-Westfalen, nella conurbazione del Rhein-Main a cavallo tra l'Hessen e il Rheinland-Pfalz e nella conurbazione del Rhein-Neckar a cavallo tra il Rheinland-Pfalz e il Baden-Württemberg, la seconda nel Bayern, nel Niedersachsen e nello Schleswig-Holstein. E' evidente che non si può ridurre la complessa geografia insediativa della Germania a schemi rigidi e generalizzati, tuttavia si può affermare che le regioni a bassa densità

abitativa e ad economia ancora fortemente dipendente dal settore primario presentano grandi strutture urbanizzate monocentriche e un sistema territoriale tutto organizzato in funzione di esse, mentre le regioni più industrializzate sono basate su un'armatura urbana policentrica sviluppata secondo alcune grandi concentrazioni di sistemi urbani: le conurbazioni.

Se è vero che gran parte del territorio tedesco è caratterizzato da una struttura agricola in cui la struttura gerarchica dei centri urbani, dal villaggio alla metropoli, può essere letta con adattamenti della teoria dei luoghi centrali, va sottolineato il fatto che i 17 milioni di abitanti del Nord Rhein-Westfalen vivono in pratica all'interno di una grande rete urbana ove le distanze tra città e città sono dell'ordine di pochi chilometri e i confini difficilmente riconoscibili. Ma la stessa cosa capita nel Saarland e nelle grandi conurbazioni del Rhein-Main e del Rhein-Neckar.

La metropoli di riferimento

München¹⁰ è senza ombra di dubbio uno degli esempi più significativi della classe delle città monocentriche non solo in ambito germanico. Sviluppata come capitale di un grande Stato, il Bayern, costantemente alternativo per i tedeschi al modello prussiano, essa risulta oggi, una volta privata Berlino del suolo politico amministrativo svolto in tempi del reich, il riferimento obbligato a scala federale dal punto di vista culturale ed economico.

Una pianificazione efficace, pragmatica, continuata ininterrottamente per 50 anni, ha dotato München di un sistema di accessibilità completo e integrato. Ferrovie nazionali, regionali, suburbane, autostrade e strade nazionali, un aeroporto internazionale che presto sarà trasferito per diventare uno dei più importanti d'Europa e, nel contempo, consentire una gigantesca operazione immobiliare sui terreni resi disponibili dallo smantellamento delle piste.

Crocevia delle comunicazioni tra l'Italia e il nord della Germania e tra i paesi dell'Est e la Francia, la capitale del Bayern è destinata a svolgere un ruolo sempre più importante all'interno dell'economia nazionale ed europea. Attrahendo capitali e investimenti dalle regioni industrializzate in fase di assestamento e di riconversione produttiva, il grande «villaggio» della campagna bavarese va ogni giorno di più assumendo i connotati di una grande metropoli in espansione.

Paradossalmente i problemi iniziano proprio qui.

Il sistema integrato di trasporto pubblico¹¹, pur sviluppato costantemente secondo le tecniche più avanzate, non riesce a soddisfare la domanda, tutte le previsioni relative alla diffusione del mezzo privato di trasporto sono state clamorosamente smentite, la situazione odierna anticipa di almeno dieci anni il livello del tasso di motorizzazione rendendo cronico il fenomeno dello stazionamento degli autoveicoli. Non solo viene vincolata la vendita di appartamenti nuovi alla disponibilità di un posto-auto, ma addirittura vengono riservate molte strade alla sosta degli automezzi di proprietà dei residenti arrivando fino al punto di delimitare la «proprietà» del suolo pubblico con il collocamento sul marciapiede della copia della targa dell'auto cui lo spazio è assegnato.

Per una trattazione più chiara del fenomeno è opportuno rifarsi ai dati generali che caratterizzano München e la sua regione metropolitana individuata all'interno di un cerchio di raggio pari a 600 chilometri:

- la popolazione della capitale, all'interno dei confini amministrativi della municipalità, rappresenta il 13,18% del totale del Bayern;
- la popolazione della regione metropolitana è caratterizzata invece da un basso valore di densità insediativa, 177 ab/Km²
- il sistema integrato di trasporto pubblico si sviluppa su una superficie territoriale di circa 10.000 Km² con una rete di 2.058 km e 2.094 stazioni;
- la rete di ferrovia suburbana, S-Bahn, si sviluppa su 381 km e 135 stazioni;
- la rete di ferrovia urbana, U-Bahn, si sviluppa su 45 km e 50 stazioni;
- il centro sul quale converge l'intero sistema integrato di trasporto pubblico si trova nel cuore del centro storico, nella piazza del Municipio, la Marienplatz.

Le città' all'interno della città' conurbazione

L'individuazione del secondo tipo insediativo caratteristico dell'armatura urbana tedesca è stato ricondotto alla lettura delle principali conurbazioni che si sono sviluppate lungo il corso del Reno, dall'incrocio con il Neckar a quello con la Ruhr, passando attraverso l'intersezione con il Main.

Gli ambiti territoriali di analisi si riferiscono a scale diversificate:

- lo studio della conurbazione del Rhein-Ruhr viene condotto prendendo come riferimento una regione metropolitana di uguale superficie a quella di München; un cerchio di raggio pari a 60 km;
- tale conurbazione si presenta inoltre all'interno di un Land interamente strutturato secondo il principio del policentrismo;
- lo studio delle conurbazioni del Rhein-Main e del Rhein-Neckar viene invece condotto prendendo come riferimento una superficie territoriale pari a meno di un quarto di quella del Rhein-Ruhr, un cerchio di raggio pari rispettivamente a 27 km e a 24 km. Tali conurbazioni presentano la caratteristica di essere politicamente e amministrativamente diversificate e indipendenti;
- la conurbazione del Rhein-Ruhr appartiene interamente al Land-NordRhein-Westfalen;
- all'interno della conurbazione del Rhein-Main tre città appartengono al Land Hessen, Darmstadt, Frankfurt e Wiesbaden, una al Land Rheinland-Pfalz, Mainz;
- all'interno della conurbazione del Rhein-Neckar due città appartengono al Land Baden-Württemberg, Mannheim e Heildeberg, una al Rheinland-Pfalz, Ludwigshafen -am-Rhein.

Dal punto di vista dell'armatura urbana e della struttura demografica si rileva che:

- la conurbazione del Rhein-Ruhr presenta una densità di 885 ab/Km² con una distribuzione della popolazione in 24 città tra i 100.000 e i 600.000 abitanti oltre a una città-milione, Köln;

- la capitale del land, Düsseldorf, rappresenta con i suoi 600.000 abitanti appena il 3,82% del totale della popolazione del Land;
 - le conurbazioni del Rhein-Main e del Rhien-Neckar presentano una densità di, rispettivamente, 655 ab/Km² e 555 ab/Km²;
 - all'interno di esse la popolazione insediata è distribuita secondo città di dimensioni variabili, 5 tra i 100.000 e i 650.000 abitanti nel primo caso, 3 tra i 130.000 e i 300.000 abitanti nel secondo caso, ma tutte disposte gerarchicamente secondo rapporti inferiori all'uno a due;
 - all'interno della conurbazione del Rhein-Main si trovano le capitali del Land Hessen, Wiesbaden, e del Land Rheinland-Pfalz, Mainz; ma rappresentano rispettivamente soltanto il 5,0% e il 5,27% del totale.
- Dal punto di vista della struttura dell'accessibilità si rileva
- lo sviluppo del sistema della viabilità, autostradale e quello del trasporto pubblico in sede propria, treni, tram, ferrovie suburbane e urbane è del tipo a rete in tutti i casi considerati;
 - non esiste un centro del sistema, ma una pluralità di poli.

Analisi comparata dei sistemi urbani

Approfondiamo ora l'analisi di alcune aree urbane significative scelte all'interno delle regioni metropolitane individuate precedentemente¹²:

- della conurbazione del Rhein-Ruhr sono stati considerati i sistemi urbani di Düsseldorf-Neuss- Ratingen e di Wuppertal- Solingen- Remscheid;
- della conurbazione del Rhein-Main i sistemi urbani di Mainz-Wiesbaden;
- della conurbazione del Rhien-Neckar i sistemi urbani di Mannheim Ludwigshafen - am- Rhien.

Il confronto parallelo viene effettuato sia per la struttura urbanizzata sia per quella della viabilità automobilistica principale prendendo come riferimento il sistema urbano di München.

La superficie territoriale considerata a questa scala copre un rettangolo di 16,50 x 13,25 km pari a circa 218,62 km² corrispondente a una volta e mezzo la superficie di un comune di media grandezza come Bologna (140,87 Km²) o come Mannheim (145 Km²), ai due terzi di quella di una metropoli come München (310 Km²), a meno di un terzo di quella del sistema urbano di Düsseldorf- Neuss (725 Km²).

I risultati di quest'indagine possono essere così sintetizzati:

- la struttura policentrica evidenziata a scala di conurbazione si riscontra permanere a livello di sistema urbano;
- questo corrisponde nel caso di Düsseldorf- Neuss- Ratingen, a un effetto moltiplicatore che consente l'insediamento della stessa quantità di popolazione in tre centri principali, amministrativamente autonomi e storicamente indipendenti, mentre nel caso della capitale bavarese la gravitazione è verso un unico centro;

- la moltiplicazione dei centri all'interno dei sistemi urbani appartenenti a conurbazioni si legge anche nel caso di Wuppertal- Solingen- Remscheid, di Mainz-Wiesbaden e di Mannheim- ludwigshafen -am- Rhein;
- analizzando il sistema urbano della valle della Wupper si riscontra la presenza di una città di 400.000 abitanti, Wuppertal, di una di 170.000, Solingen, e di una di 130.000, Remscheid, oltre a una serie di città aventi una popolazione variabile tra le 20.000 e i 50.000 unità;
- la «città» di Wuppertal risulta a sua volta l'unione amministrativa, avvenuta nel 1929, di più città preesistenti tra cui le maggiori sono i due centri storici di Barmen e di Elberfeld;
- analizzando il sistema urbano a cavallo tra il Rhein e il Neckar, si rileva la presenza di due città appartenenti addirittura a due Land diversi, Mannheim al Baden-Württemberg e Ludwigshafen -am- Rhein al Rheinland- Pfalz; esse contano rispettivamente 300.000 e 168.000 abitanti;
- Mannheim a sua volta, come Wuppertal, risulta formata dall'unione amministrativa di più centri indipendenti formatisi storicamente attraverso processi di duplicazione: da Heildelberg la città di fondazione creata all'inizio del XVII secolo per ospitare i profughi ugonotti, l'odierno centro di Mannheim, poi la nuova città di Ludwigshafen poi i nuovi quartieri - città sorti all'inizio del XX secolo;
- analizzando il caso di Mainz-Wiesbaden si rileva addirittura che due capitali di stato giacciono l'una di fronte all'altra, separate da un fiume, alla stessa distanza di due punti opposti del Mittlerer-Ring di München.

Pianificazione centrale e città' nuove decentrate

La realtà francese si caratterizza fortemente per la presenza di un forte disequilibrio insediativo a livello nazionale.

Nella regione dell'Ile de France vivono 10.300.000 abitanti con 4.800.000 posti di lavoro che rappresentano il 18,5% della popolazione nazionale su appena il 2,2% del territorio, il 21,5% della popolazione attiva avente un'occupazione, il 27,1 del valore aggiunto nazionale¹³.

Per organizzare la crescita della popolazione attratta da un tale polo economico e riequilibrare la distribuzione e l'utilizzo delle risorse, il governo francese ha iniziato a partire dalla metà degli anni '60¹⁴ una politica di decentramento basata sulla creazione di nuove entità insediative concepite come vere e proprie città autosufficienti: le «*villes nouvelles*».

Dopo più di vent'anni si possono fare alcune considerazioni sul sistema di pianificazione e sulle sue ripercussioni sul traffico a scala metropolitana riferito alla realtà della regione parigina. Mentre la Parigi storica, compresa all'interno dell'anello dei *boulevards*, conta (1989) 2.300.000 abitanti su circa 8000 ha¹⁵ sulla stessa superficie la *ville nouvelle* di Cergy Pontoise ne ospita soltanto 140.000 destinati, a compimento dell'operazione di fondazione della città, a raggiungere la soglia dei 200.000.

Analogamente Saint-Quentin-en-Yvelines presenta 117.600 abitanti su 6.300 ha ed Evry 65.000 su 3.023 ha.

Il caso più eclatante si raggiunge esaminando Marne-la Vallée 200.000 abitanti su 15.000 ha, e infine Melun-Senart: 72.000 abitanti su 12.000 ha.

Confrontando i dati delle due realtà, la città di Parigi e le 5 città nuove della regione, si può facilmente vedere come:

- a parità di superficie territoriale, Parigi ospita un numero di abitanti 16 volte superiore a quello di Cergy-Pontoise (11 volte a termine del piano di fondazione);
- su una superficie 2 volte superiore, Marne-la-Vallée ospita una popolazione 11 volte inferiore a quella di Parigi;
- su una superficie 1,5 volte superiore, Melun-Senart ospita una popolazione 30 volte inferiore a quella di Parigi.

Questi valori possono dare un chiaro quadro del fenomeno d'inquinamento territoriale, di spreco delle risorse naturali ed energetiche (rete autostradale e ferrovia necessaria per collegare le varie partie di *ville-nouvelle* e queste con Parigi).

A Melun-Senart addirittura, il caso senz'altro più drammatico, la popolazione risulta insediata al 50% all'interno di case unifamiliari con il conseguente aumento delle distanze e l'assoluta dipendenza dall'automobile come mezzo di trasporto risultando economicamente impossibile l'istituzione di un efficiente sistema di trasporto pubblico. Prendendo infine in esame i dati relativi alla popolazione attiva e agli addetti di ciascun *ville-nouvelle*, vediamo come se Cergy-Pontoise ed Evry presentano valori in equilibrio e tassi addetti/attivi di 1 e 1,09, anche se solo il 56% nel primo caso e il 54% nel secondo lavora all'interno della città in cui risiede, Saint-Quentin-en-Yvelines presenta un valore di 0,82 col 37% di addetti residenti, mentre Marne-la -Vallée e Melun-Senart sono addirittura attestati su 0,68 e 0,6, con rispettivamente, il 48% e il 26% degli addetti residenti.

Il recupero dello spazio pubblico della città'

Esaminate le cause principali della congestione e delle diseconomie delle aree metropolitane monocentriche affrontiamo il problema della pianificazione del sistema degli spazi pubblici. Dall'affermazione dei principi della Carta di Atene, la tendenza dominante dell'urbanistica europea ha privilegiato un approccio auto-centrico al problema della città storica. Bisogna arrivare alla fine degli anni sessanta per trovare i primi segnali di una nuova maniera di riflettere sui problemi delle aree urbane¹⁶.

Bologna, con la redazione di un primo piano di salvaguardia del centro storico¹⁷ dopo le distruzioni belliche e le devastazioni seguite al primo piano regolatore del 1955, si pone all'avanguardia di un movimento che un pò dovunque in Europa vede intensificarsi l'azione volta alla preservazione di quartieri tradizionali non solo dal punto di vista della struttura formale, ma anche da quello della struttura economica e sociale.

Il piano che Pierluigi Cervellati riesce a far approvare al consiglio comunale della città costituisce un primo serio passo in avanti verso la conservazione del patrimonio architettonico urbano e della morfologia insediativa storica anche se è limitato alla porzione di centro non interessata dal primo piano regolatore del 1889¹⁸.

Più che nello spazio pubblico, la strada, la piazza, l'azione di salvaguardia e di tutela è indirizzata verso l'elemento tipologico di base della struttura insediativa minore, quella cresciuta, prevalentemente su terreni di lottizzazione monastica, sul cosiddetto «lotto gotico».

Mentre a Bologna si restauravano le case del centro offrendole in locazione a stati sociali medio bassi così cercando di conservare la complessità propria dell'organismo urbano, a München la politica dell'amministrazione comunale s'impegnava nel tentativo di ridurre il traffico automobilistico e di aumentare la dotazione di spazi pubblici per la gente¹⁹. Nel 1965 due professori universitari, Jensen e Schaechterle, vengono incaricati di studiare il problema dell'inquinamento dovuto ai crescenti tassi di motorizzazione e di elaborare un primo piano di sistemazione e di razionalizzazione del traffico metropolitano. Come conseguenza di questo, nel 1967 viene bandito un concorso d'idee per la pedonalizzazione di una parte della città antica, concorso vinto dall'architetto Bernhard Winkler, poi incaricato insieme a Siegfried Meschederu di redarre il progetto definitivo per l'arredo delle strade e delle piazze chiuse al traffico.

Tale operazione veniva inquadrata in una più ampia strategia di ristrutturazione del sistema di trasporto pubblico che aveva il suo perno nella creazione di un organismo amministrativo autonomo, l'MVV (Münchner VerKehrs-und-Tarif Verbund) composto da Repubblica Federale, Libero Stato del Bayern, Amministrazione comunale di München e Ferrovie Federali Tedesche, e preposto all'organizzazione di un trasporto pubblico integrato tra rete di ferrovia metropolitana suburbana e urbana (S-Bahn e U-Bahn), rete tramviaria, rete di autobus urbani e regionali.

Situandosi nel solco di un'esperienza iniziata in Germania negli anni '30 con la pedonalizzazione di un'area centrale di Essen, la creazione di un distretto a traffico limitato si è giovata del supporto di una straordinaria rete di ferrovia metropolitana con stazioni centrali d'interscambio proprio sotto le due strade principali pedonalizzate, Neuhauserstrasse-Kaufingerstrasse e Theatinerstrasse, e della totale accessibilità automobilistica alle aree immediatamente contigue.

Pagando un tributo forse troppo pesante alle condizioni culturali del momento è accaduto così che la riscoperta del significato e del valore delle strade e delle piazze storiche come luogo di stratificazione della memoria collettiva e d'identità per una data comunità, si è accompagnata a un ulteriore passo in avanti verso quella divisione del Territorio urbano in zone specialistiche e funzionalmente omogenee.

Il centro storico, nella sua parte pedonalizzata diventa una zona speciale di affari e di commercio proprio attraverso la trasformazione del sistema di spazi pubblici da canali per il traffico motorizzato a luoghi di sosta e d'incontro per la gente.

Pienamente inserita in un movimento internazionale che cerca di opporsi al crescere indiscriminato del volume di traffico e dell'inquinamento da esso provocato²⁰, la realizzazione dell'area pedonale di München diventa una pietra miliare di questo tipo d'intervento, tanto da generare imitazioni di ogni sorta e dimensione in Germania e all'estero.

Solo verso la fine degli anni settanta, grazie alle ricerche e ai progetti elaborati dal gruppo degli Archives d'Architecture Moderne a Bruxelles²¹ e da Leon Krier a Luxembourg e da Rob Krier a Stuttgart e Wien²² si giunge a comprendere con precisione il ruolo

che lo spazio pubblico della città ha svolto all'interno della civiltà urbana europea e a individuare nuove modalità di recupero. La città, e non solo il suo centro, va considerata come un organismo che si sviluppa e si modifica secondo regole ben precise. La permanenza di tali regole è l'unica garanzia di sopravvivenza delle città al passare dei secoli e dei regimi politici.

La città ha un'estensione limitata, tale estensione si fonda su un parametro fisico immutabile nel tempo: la distanza che un uomo di normale costituzione può percorrere senza stancarsi. Tale distanza non eccede mai gli 800: 1000 metri²³.

Quando il fabbisogno di spazio aumenta per la crescita economica e demografica della città, questa si amplia secondo un processo di duplicazione in tutto simile alla riproduzione degli essere viventi: riproducendo sé stessa²⁴.

Eccezione a questo tipo di fenomeno, costituisce il modello di espansione radiale. Ma la caratteristica saliente di questo modello di crescita è la determinazione di un nuovo rapporto spaziale tra i luoghi all'interno del perimetro urbano, un rapporto di centro-periferia che viene a minare l'essenza stessa della città. Come un organismo vivente che cresce aumentando di peso fino a raggiungere uno stato di patologia prossimo all'obesità con la limitazione di tutte le sue funzioni, così la città che si espande radialmente subisce gli effetti di un impoverimento del proprio tessuto nelle aree marginali marcato il più delle volte dalla drastica induzione di spazi pubblici: il caso della crescita della città di Bologna nel XIII secolo è a questo riguardo emblematico.

La regola per un corretto funzionamento e sviluppo dell'organismo urbano è quella della creazione di altri organismo urbani in tutto simili all'organismo matrice: il quartiere²⁵. Come la città presenta un tessuto di strade e piazze, lo spazio pubblico, e d'isolati, lo spazio privato, con un'alternanza di funzioni, residenziali, produttive commerciali, così il quartiere. Esiste sempre una piazza al centro del quartiere, una chiesa di quartiere, un mercato di quartiere e così via.

Le grandi città, le capitali degli stati nazionali o i centri nodali del commercio internazionale, si sviluppano secondo una serie di città/quartieri: Londra con le varie «*Cities*», Parigi con le sue tre matrici originarie, la *Cité*, la *Ville*, l'*Université* e i quartieri costruiti dai vari sovrani intorno alle *Places Royales*: Place des Vosges, Place des Victoires, Place Vendôme Place de l'Odeon, etc. Il problema principale della pianificazione di un centro storico risiede allora nel riconoscimento del suo statuto di *quartiere* e non di *centro*.

Dunque non una pianificazione come zona specialistica ma uno studio attento delle sue caratteristiche morfologiche riconosciute come paradigmatiche in maniera tale da poter ricavare gli strumenti pratici per intervenire nelle altre parti della città in vista di un loro recupero urbano. La trasformazione della periferia in città attraverso l'uso del centro come laboratorio.

In questo senso viene completamente superato il concetto di zona pedonale.

Non si tratta di chiudere al traffico l'intero centro della città e trasformarlo in una zona protetta, un'ulteriore zona specialistica all'interno di un territorio funzionalmente suddiviso in zone, ma di studiare un corretto equilibrio tra spazi pubblici e spazi privati all'interno dell'*intera* area urbana, costruendo nuove piazze, nuovi edifici pubblici là dove il tessuto

sia residenziale e immettendo residenza, la più varia e socialmente diversificate, nelle aree a prevalente connotazione terziaria o produttiva.

Solo partendo da questi presupposti può avvenire il recupero degli spazi pubblici della città e della città tutta. Avendo chiaro il quadro di fondo all'interno del quale operare, la strategia globale d'intervento, le finalità ultime. Poi, studiando con attenzione e con pazienza le caratteristiche della città, le sue strade, le sue piazze, i suoi palazzi, le sue case, le sue chiese, i portoni, le finestre, le modanature, la distribuzione dei lotti all'interno degli isolati, i materiali e i colori.

Solo attraverso la conoscenza della città può essere intrapreso un progetto di recupero. Quale architettura infine dovrà essere costruita?

La risposta, semplice e chiara, non può che essere un'architettura che prenda l'uomo come riferimento, come centro del mondo e del progetto, non la macchina, l'automobile degli anni '60 o il computer degli anni '80.

Un'architetture umana che permetta l'integrazione sociale e la pluralità delle attività all'interno di un codice di relazioni, di simboli, di significati comuni e che trovi le proprie radici nelle radici della città nella quale s'inserisce: un'architettura classica dunque.

Un'architettura diversa da Edinburgh a Siena, da Vitoria a Praga, da Paris a Bologna, da Sevilla a Budapest.

Un'architettura cioè che sia in grado di esprimere le differenze dei popoli e delle città mantenendo una base comune: quella della nostra civiltà.

Un'architettura che sia in grado d'inserirsi senza violenza nella città esistente e di creare essa stessa una città.

Non una parata di gesti forti, di espressioni individualistiche eccessive e stravaganti. Non capolavori, ma una continuità urbana fatta di tanti piccoli contributi ognuno progettato e costruito con dignità e consapevolezza delle responsabilità che l'architetto ha nei confronti della gente, nel modificare l'ambiente, nel consolidare o nello sradicare abitudini, costumi, tradizioni della gente.

Una strada è una strada, non un'autostrada. Una piazza è una piazza, non uno slargo, un terreno residuale.

La larghezza della strada, la sua morfologia, la presenza di un marciapiede più o meno largo, di piante ed alberi ha un preciso significato e corrisponde nella città europea tradizionale a delle funzioni ben precise. Un *boulevard* è una strada alberata tangenziale che nasce storicamente sul percorso delle mura, demolite una volta venute meno le esigenze militari di difesa, un *vicolo* è una piccola strada di quartiere, un *corso* è una strada principale della città.

Ogni paese ha una denominazione ben precisa per questi tipi. Ma di là delle differenze di linguaggio sia *boulevard* o sia *viale*, sia *strada* o sia *calle*, sia *vicolo* o sia *gasse*, il significato rimane lo stesso.

Come è assurdo e contrario a ogni logica, fare di un *vicolo* un'arteria di scorrimento veloce automobilistica così è lo stesso trasformare un'*avenue* in una strada pedonale. Analogamente per la piazza. La piazza ha precise caratteristiche nella storia urbanistica europea, è sempre uno spazio chiuso delimitato da tre, quattro o più fronti edificati, nel contempo è uno spazio d'incontro e di sosta, una vera e propria *stanza* all'interno della città²⁶.

La «chiusura» di una piazza risiede nel rapporto tra la larghezza delle strade che in essa si immettono e il perimetro edificato. Solo in corrispondenza dei limiti della città, di un fiume, di un parco di un lago o di un mare si ha una piazza «aperta», cioè con un lato non edificato in corrispondenza del paesaggio naturale.

La piazza è il luogo principale della vita sociale della città. Su di essa si collocano gli edifici pubblici che di volta in volta segnano la prevalenza di questo o quel sistema politico o economico; la chiesa, il mercato, il municipio, il palazzo del governo, il tribunale, etc.²⁷.

Come la città ha un'estensione limitata così la piazza ha dimensioni ben precise che veniamo a seconda del suolo e dell'importanza, ma che mai superano determinati valori. Le più grandi piazze europee non superano mai i 150 metri di lato. Uno spazio di 500 x 300 metri non è una piazza, è un vuoto, una dimostrazione d'incapacità a trattare il problema dello spazio pubblico.

Il destino della città europea: imparare da Las Vegas o da San Sebastián?

Abbiamo visto come il problema del traffico sia intimamente correlato al problema della pianificazione della città.

La dialettica centro-periferia è il motore primo dello spostamento e della congestione che ne deriva quando luogo di origine e di destinazione presentano caratteristiche completamente diversificate quanto a struttura fisica e composizione sociale.

Similmente abbiamo esaminato alcuni modi di approccio al tema dell'uso degli spazi pubblici della città e del suo centro in particolare.

La conoscenza della città e delle sue regole di formazione si pone dunque come condizione necessaria per una corretta progettazione in un ambito storico e consolidato. E' evidente tuttavia che ogni ragionamento si fonda su determinate ipotesi e assunzioni.

Esistono modelli di urbanistica completamente diversificati e antitetici che non possono assolutamente essere mescolati.

L'approccio alla pianificazione sancito dai CIAM e dalla Carta di Atene, come ha lucidamente evidenziato Bernard Huet²⁸, determina l'alterazione del rapporto città-campagna. Alterando il millenario rapporto città-campagna e creando uno spazio tendenzialmente isotropo in cui strade a scorrimento veloce solcano un territorio cosperso di edifici isolati, l'automobile diventa l'elemento fondamentale per il funzionamento del sistema e il pendolarismo la condizione esistenziale quotidiana.

E' evidente come una società cambi e subisca forti mutamenti in seguito alla variazione del sistema economico, ma il rapporto tra mutamento sociale e configurazione dello spazio costruito è anche inverso.

Come ha sottolineato Renè Schoonbrodt²⁹ la permanenza di un determinato tessuto sociale e produttivo all'interno dell'area urbana dipende dalla presenza di un ambiente ricettivo e disponibile.

L'artigianato e il piccolo commercio esistono solo se esistono le condizioni spaziali, tradizionali, all'interno delle quali sono e si sono sviluppati: un tessuto di strade e piazze con una notevole densità residenziale.

Fuori da questo contesto esiste solo il modello modernista di sviluppo nord-americano: una società altamente consumista, enormi sobborghi residenziali, una imponente rete autostradale, centri commerciali, ipermercati.

La trasformazione della città europea in questa direzione è avvenuta a partire dal secondo dopoguerra sotto l'influenza economica e politica degli Stati Uniti.

Prima la Germania distrutta e «ricostruita» con il denaro, gli aiuti e l'architettura nord-americana, poi la Francia perennemente alla ricerca di una collocazione di moderna centralità, infine l'Italia, la Spagna, domani, forse, i paesi dell'Est.

La scelta di fronte alla quale la cultura urbanistica europea trova sul finire del XX secolo è quanto mai chiara.

Si tratta di scegliere tra l'adeguamento delle nostre città ai canoni imposti dal modello di città e di società consumista e lo sviluppo secondo la tradizione. Si tratta di capire se il destino che vogliamo per le nostre città e per l'ambiente in cui vivranno i nostri figli debba essere quello di una nuova Las Vegas³⁰ o se, invece, possa essere ispirato ai valori eterni della civiltà urbana europea. Se le nostre piazze debbano diventare i parcheggi di un Caesar Palace o di un Holiday Inn o se, come nella San Sebastián distrutta dalle armate di Wellington, la città possa risorgere, riqualificarsi e crescere ancora armoniosamente e organicamente come per millenni è avvenuto.

Note bibliografiche

¹ Si tratta degli anni venti, quando Le Corbusier scrive *Vers una architecture* (1925) e *Urbanisme* (1925). Lo stesso periodo in cui ad Amsterdam la scuola di Berlage viene gradualmente sostituita nei principali ruoli della pubblica amministrazione e della professione da una generazione di architetti e urbanisti di tendenza razionalista capeggiati da J. J. P. Oud. Pochi anni più tardi, con il libro di Henry Russell Hitchcock e Philip Johnson sull'*International Style*, il modernismo funzionalista diventa stile e, abbandonata l'avanguardia, stile dominante.

² v. PHILIPPE PANERAI, JEAN CASTEX, JEAN CHARLES DEPAULE, *Isolato urbano e città contemporanea*, Clup, Milano 1981 (ediz. orig. *Formes urbaines: de l'ilot à la barre*, Bordas, Paris 1980).

³ v. LE CORBUSIER, *Urbanisme*, Crès, Paris 1925.

⁴ v. *ibidem*.

⁵ Il corsivo è nostro: la quasi totalità delle piazze costruite fino all'inizio del XX secolo non eccede una dimensione di 100 x 150 metri, Piazza del Campidoglio a Roma, Plaza Mayor a Madrid, Place des Vosges a Paris, Koenigsplatz a Kassel etc.

Tra le piazze più grandi si annoverano Piazza San Pietro a Roma 240 x 340 metri, Place de l'Etoile a Paris, cerchio di 2è (metri di diametro, mentre la regola si conferma nei casi delle più belle realizzazioni europee: Piazza San Marco a Venezia, trapezio di 58 e 90 metri x 175, Place Stanislas a Nancy, 100 x 120 metri, Place Vendôme a Paris, 100 x 140 metri, Plaza Mayor a Salamanca, quadrato di 75 metri di lato.

Una superficie di 2400 x 1500 metri (364 ettari) è tre volte maggiore della Altstadt di München, circa 100 ettari, e di Toledo intramuros, circa 125 ettari, paragonabile a Bologna ottocentesca, 390 ettari.

⁶ v. LE CORBUSIER, op. cit.

⁷ Una lunga riflessione sullo stato di crisi dei sistemi metropolitani contemporanei è stata condotta dal gruppo di ricerca diretto da Corrado Beguinot attraverso un lavoro che ha visto coinvolte nove università italiane (Torino, Milano, Genova, Udine, Padova, Bologna, Firenze, Napoli, Palermo) e tre europee (Münche, Paris, Delft). I risultati di tale analisi, e le prime proposte d'intervento, sono contenuti in vari libri pubblicati dall'I.P.I.G.E.T. e dal D.I.P.I.S.T. di Napoli (v; *La città cablata. Un futuro per il presente*, Giannini, Napoli 1986).

Nell'introduzione alla pubblicazione conclusiva del programma di ricerca Corrado Beguinot afferma che: «fino ad oggi abbiamo risolto i problemi della domanda creando sempre più nuovi spazi e nuovi volumi: ciò ha determinato il sorgere di enormi aree ingovernabili che creano disfunzione, degrado, diseconomie.» v. CORRADO GEGUINOT (a cura di), *La città cablata. Un'enciclopedia*, Giannini, Napoli 1989.

⁸ v. BERNARD HUET, *La città come spazio abitabile. Alternative alla Carta di Atene*, in «Lotus international» N. 41, 1984.

⁹ v. MAURICE CULOT, *Un peu de ce que nous avons appris*, in ANNICK BRAUMAN, MAURICE CULOT, MICHEL LOUIS (a cura di), *La reconstruction de Bruxelles*, Editions des Archives d'Architecture Moderne, Bruxelles 1982; è interessante seguire anche la storia dei tentativi

fatti da Le Corbusier per ottenere un incarico dal regime fascista italiano all'interno dell'operazione E42 di Roma, al riguardo v. VITTORIO SAVI, *Illusioni 1938-1940*, in «Archi e Colonne» N. 1, 1985.

¹⁰ Sulla storia dello sviluppo urbano della capitale bavarese, particolarmente per quanto riguarda il suo periodo aureo, dalla fine del XVIII secolo alla seconda metà del XX, v. WIENFRIED NERDINGER (a cura di), *Klassismus in Bayern, Schwaben und Franken. Architekturzeichnungen 1775-1825*, Verlag C.H. Beck, München 1980; WIENFRIED NERDINGER, ANTONIA GRUHN ZIMMERMANN (a cura di), *Romantik und Restauration. Architektur in Bayern zur Zeit Ludwig I 1825-1848*, Heinrich Hugenhubel Verlag, München 1987; BAYERISCHE ARCHITEKTEN UND INGENIEUR VERBAND E. V., *München und seine Bauten*, Verlag F. Bruckmann KG., München 1978; GERHARD KNOPP, BERNHARD ADLER (a cura di), *Freiraume in Staedtebau. München und Umgebung*, Akademie für Staedtebau und Landesplanung Landesgruppe Bayern, München 1984.

¹¹ v. DIETER LIPPERT, *The Integration of the Transport Systems in the Munich area*, Münchner Verkehrs und Tarifverbund GmbH, München 1986; BERNHARD WINKLER, RHEINOLD MAELHER, *Pedestrian Malls*, in AA. VV., *Urban open spaces*, Academy editions, London 1979; GABRIELE TAGLIAVENTI, *Monaco 1965-1985. Ovvero come il metrò trasforma un «villaggio» in capitale*, in CESARE MACCHI CASSIA (a cura di), *I grandi progetti di trasformazione urbana*, Nuova Italia, Firenze 1991.

¹² v. anche GABRIELE TAGLIAVENTI, *Da Monaco a Colonia via Berlino. Sulle tracce della città cablata in Germania*, in CORRADO BEGUINOT (a cura di), *La città cablata. Un'enciclopedia*, Giannini, Napoli 1989.

¹³ v. COLLECTION DYNAMIQUES DU TERRITOIRE ILE-DE-FRANCE, *Un nouveau territoire*, Reclus-La Documentation Francaise, Paris 1989; D.R.E.I.F., A.P.U.R., I.A.U.R.I.F., *Le livre blanc de l'Ile-de-France*, Document préalable à la revision du Schema Directeur d'Amenagement et d'Urbanisme de la Region Ile-de-France, Paris 1989; I.A.U.R.I.F., *Vers un projet régional d'aménagement*, Paris 1989; PIERRE MERLIN, *Les Villes Nouvelles*, Presses universitaires de France, Paris 1989; SECRETARIAT GENERAL DU GROUPE CENTRAL DES VILLES NOUVELLES, *Villes Nouvelles de France. Les Villes Nouvelles des outils d'aménagement*, Paris 1989; LES CAHIERS DE L'I.A.U.R.I.F., *Villes Nouvelles d'Ile-de-France*, N. 87-88, 1989.

¹⁴ Sulla storia del processo di pianificazione di nuove città in Francia v; PIERRE MERLIN, *Les Villes Nouvelles Francaises*, La Documentation Francaise, Paris 1976; SECRETARIAT GENERAL DES VILLES NOUVELLES, *Istitutions et financement des villes nouvelles*, La Documentation Francaise, Paris 1981; AA. VV., *Villes nouvelles région parisienne*, numero speciale di «Technique et architecture» N. 301, 1974; AA. VV., *Villes nouvelles province*, numero speciale di «Urbanisme», N. 186, 1981; AA. VV., *Villes nouvelles*, numero speciale di «Urbanisme», N. 214, 1986.

¹⁵ Va inoltre considerato che negli anni cinquanta la popolazione dei 20 *arrondissements* era ancora di 3.500.000 abitanti.

¹⁶ In realtà alcune voci isolate si erano levate prima e dopo il secondo conflitto mondiale per proporre sistemi alternativi di sviluppo e di ricostruzione, soprattutto Karl Gruber in Germania e Saverio Muratori in Italia. Il loro insegnamento fu ignorato e la loro posizione culturale emarginata. Sul loro lavoro v. KARL GRUBER, *Die Gestalt der Deutschen*

Stadt, Georg D. W. Callwey, München 1952; SAVERIO MURATORI, *Studi per un'operante storia urbana di Venezia*, Istituto poligrafico dello Stato, Roma 1960.

¹⁷ v. PIERLUIGI CERVELLATI, ROBERTO SCANNAVINI, *Bologna: politica e metodologia del restauro nei centri storici*, Bologna 1973.

¹⁸ E' significativo notare come questa posizione culturale di recupero del patrimonio architettonico del passato alla scala dell'isolato e del quartiere, una posizione di completo superamento della logica atomistica del «capolavoro», del «testo», a favore di una valorizzazione del contesto, distingue ancora tra architettura «storica» e non utilizzando l'ottocento come secolo discriminante. Per arrivare a una tutela dei quartieri del centro di Bologna costruiti tra il 1889 e 1939 bisogna attendere altri quindici anni, fino al PRG del 1985 che individua in tali quartieri la «periferia storica».

¹⁹ v. BAUREFERAT DER LANDESHAUPSTADT MÜNCHEN, *Füßgängerberichte in der Altstadt*, München 1972; M. A. BOYER, D. WEILER, *De la zone réservée à un système piétonnier généralisé*, in «Architecture d'Aujourd'hui» N. 172, 1974.

²⁰ v. ROBERTO BRAMBILLA, GIANNI LONGO, *Footnotes number one. A handbook for pedestrian action*, Department of Housing and Urban Development-National Endowment for the Arts-President's Council on Environmental Quality, U.S. Government Printing, Washington D.C. 1977; idem, *Footnotes number two. The rediscovery of the Pedestrian 12 European cities*; idem, *Footnotes number three Banning the car downtown. Selected American Cities*; idem, *Footnotes number four. American Urban Malls. A Compendium*.

²¹ v. MAURICE CULOT, LEON KRIER (a cura di), *Contreprojets/Counterprojects/Controprogetti*, catalogo dei lavori presentati dagli Archives d'Architecture Moderne in occasione della Biennale di Venezia del 1980, Ed. AAM, Bruxelles 1980; MAURICE CULOT, RENE' SCHOONBRODT, *Les espaces publics bruxellois*, Ed. AAM, Bruxelles 1981; ANNICK BRAUMAN, MAURICE CULOT, MICEL LOUIS (a cura di), *La reconstruction de Bruxelles*, Ed. AAM, Bruxelles 1982.

²² v. LEON KRIER, *Lussemburgo capitale d'Europa. Progetto per i nuovi quartieri del Mercato Comune Europeo*, in «Lotus international» N. 24, 1979; ROB KRIER, *Stadtraum in Theorie und Praxis*, Karl Krämer, Stuttgart 1975.

²³ v. LEON KRIER, *The Cities within the City. Les Quartiers*, in DEMETRI PORPHYRIOS (a cura di), *Leon Krier. Houses, Palaces, Cities*, AD Profile N. 54, London 1984.

²⁴ Dalle colonie dell'antichità greca e romana sino agli ampliamenti barocchi del XVII e del XVIII secolo, da Mileto alla New Town di James Craig a Edinburgh passando per le Villas Nuevas spagnole, les Bastides francesi, le Neustädte tedesche, le Nuove Towns britanniche o le città di fondazione italiane, un filo conduttore unifica il processo di crescita della città europea conservandone la struttura fondamentale e garantendone la continuità.

²⁵ v. ALDO ROSSI, *L'architettura della città*, Clup, Milano 1983; con introduzione di Daniele Vitale (ediz. orig. PRESSO Marsilio, Padova 1966); PHILIPPE PANERAI, JEAN CHARLES DEPAULE, MARCELLE DEMORGON, MICHEL VEYRENCHÉ, *Elements d'analyse urbaine*, Ed. AAM, Bruxelles 1980; GABRIELE TAGLIAVENTI, *Alla ricerca della forma urbana*, Patron, Bologna 1988.

²⁶ v. CAMILLO SITTE, *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, Karl Gräser Verlag, Wien 1889.

²⁷ v. PAUL ZUCKER, *Town and Square from the Agora to the Village green*, The M.I.T. Press, Cambridge, Massachusetts, and London, England 1973.

²⁸ v. BERNARD HUET, *La città come spazio abitabile*, op. cit.

²⁹ v. RENE' SCHOONBRODT, *Sociologie de l'habitat social*, Ed. AAM, Bruxelles 1979.

³⁰ Come ha provocatoriamente proposto Robert Venturi in un libro di grande successo negli anni settanta nel quale l'elogio della cultura popolare americana viene contrapposto al funzionalismo modernista inaugurando così un nuovo filone progettuale subito imitato in Europa.



Elenco delle illustrazioni

00

Confronto tra sistemi urbani e metropolitani: le città all'interno della città versus l'anti-città monocentrica. La scala regionale: l'area urbanizzata di London, a sinistra, e il sistema della viabilità principale, a destra, contrapposti alla conurbazione del Rhein-Ruhr.

01

Confronto tra sistemi urbani e metropolitani: le città all'interno della città versus l'anti-città monocentrica. La scala metropolitana: l'area urbanizzata di München, a sinistra, e il sistema della viabilità principale, a destra, contrapposti alle conurbazioni del Rhein-Main (in alto nella figura) e del Rhein-Neckar (in basso nella figura).

02

CITTA' EUROPEA versus CITTA' AMERICANA: città dell'uomo versus anti-città dell'automobile.

1. 1925, Le Corbusier: progetto di metropoli.

2. 1989, Gabriele Tagliaventi e Marco Gaiani: progetto di ricostruzione urbana; Rue de Laeken a Bruxelles.

3. München, Germania, progetto di sistemazione dell'area pedonale e dettaglio della pavimentazione stradale, 1972.

4. München Germania, dettaglio del progetto della pavimentazione nella Frauenplatz e nella Karlstorplatz.

5. Bruxelles, veduta assonometrica dell'area d'intervento della ricostruzione della Rue de Laeken oggetto del concorso internazionale per giovani architetti europei indetto dalla Fondation pour l'Architecture e dal Gruppo A.G. nel 1989.

6. Rue de Laeken, Bruxelles, planimetria generale e prospetti degli edifici nel 1960.

7. Rue de Laeken, Bruxelles, planimetria dell'isolato d'intervento ed esempi di edifici neoclassici del quartiere.

8. Rue de Laeken, Bruxelles, confronto tra gli edifici ottocenteschi demoliti negli anni settanta e il progetto di ricostruzione del 1990.

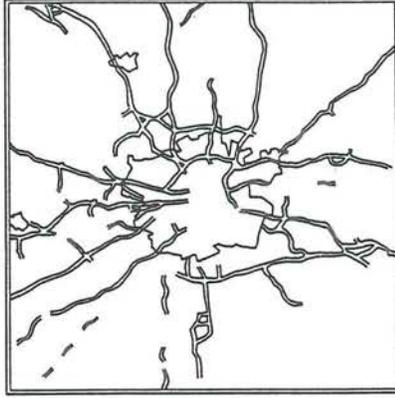
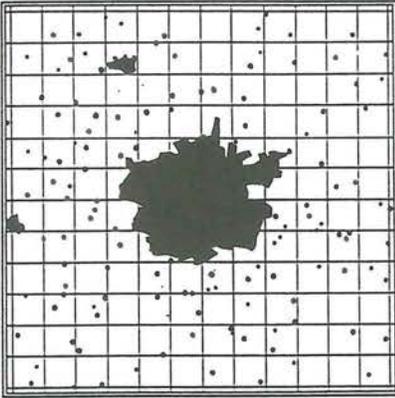
9. Rue de Laeken, Bruxelles, progetto della nuova sede delle Assurances Generales (Gruppo A. G.): stato di fatto, in alto, e nuova edificazione, in basso, con evidenziata la demolizione della vecchia sede della Tour bleau.

10. Rue de Laeken, Bruxelles, progetto vincitore del concorso sul lotto N. 1: Gabriele Tagliaventi, Marco Gaiani, Bologna.

11. Rue de Laeken, Bruxelles, progetto vincitore del concorso sul lotto N. 2: Atelier 55, Bruxelles.
12. Rue de Laeken, Bruxelles, progetto vincitore del concorso sul lotto N. 3: S. Assassin, B. Dumons, P. Gisclar, N. Prat, Toulouse.
13. Rue de Laeken, Bruxelles, progetto vincitore del concorso sul lotto N. 4: Jean Philippe Garric, Valerie Negre, Roma.
14. Rue de Laeken, Bruxelles, progetto vincitore del concorso sul lotto N. 5: Javier Cenicacelaya, Iñigo Salona, Bilbao.
15. Rue de Laeken, Bruxelles, progetto vincitore del concorso sul lotto N. 6: Liam O'Connor, John Robins, London.
16. Rue de Laeken, Bruxelles, progetto vincitore del concorso sul lotto N. 7: Joseph Altuna, Marie Laure Petit, Poitiers.

00

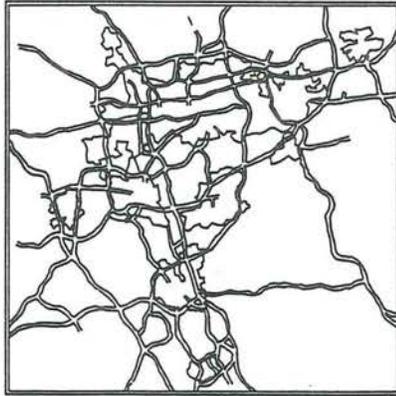
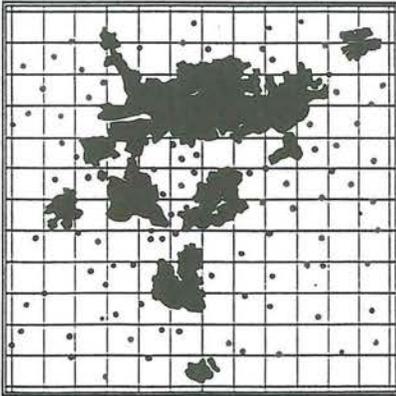
THE CITIES WITHIN THE CITY
VERSUS
THE MONOCENTRIC ANTI-CITY
THE REGIONAL SCALE



0 10 20 30 40km

0 10 20 30 40km

LONDON MONOCENTRIC URBAN AREA AND MOTORWAY NETWORK

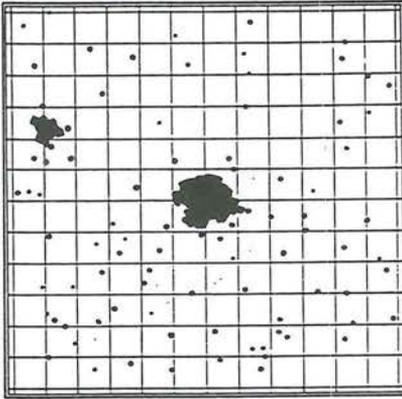


0 10 20 30 40km

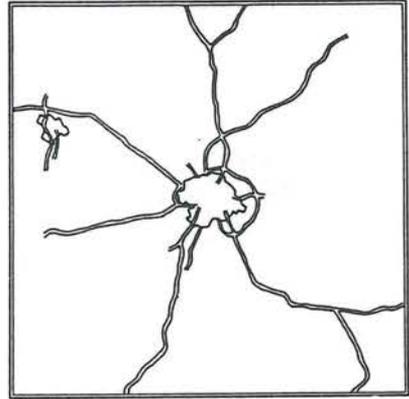
0 10 20 30 40km

RHEIN-RUHR CONURBATION AREA AND MOTORWAY NETWORK

THE CITIES WITHIN THE CITY
 VERSUS
THE MONOCENTRIC ANTI-CITY
 THE METROPOLITAN SCALE

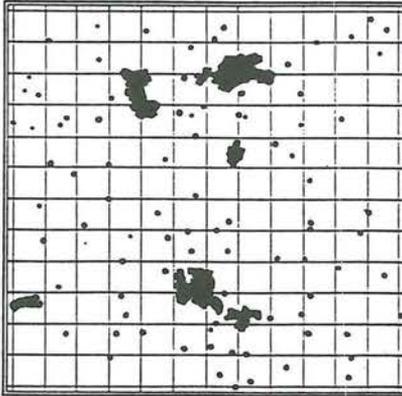


0 10 20 30 40km

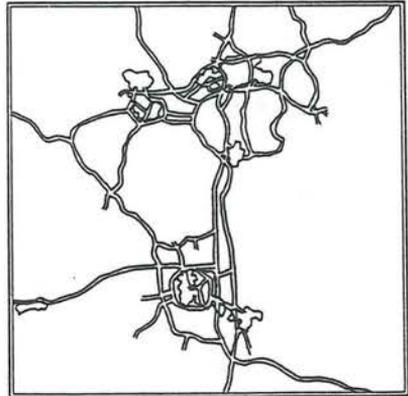


0 10 20 30 40km

MUENCHEN MONOCENTRIC URBAN AREA AND MOTORWAY NETWORK

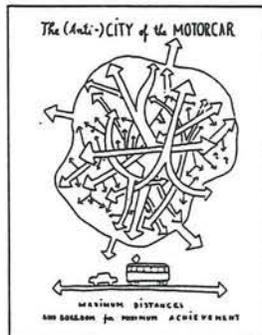
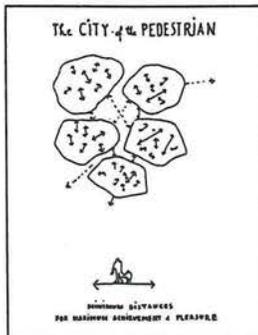
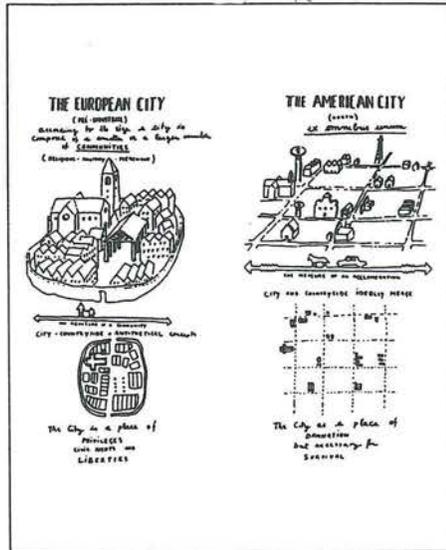


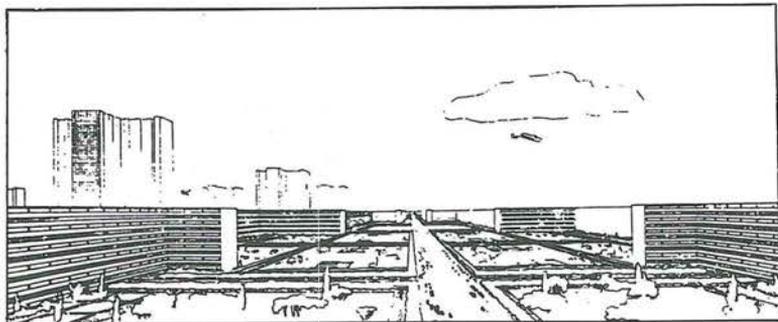
0 10 20 30 40km



0 10 20 30 40km

RHEIN-MAIN (above) AND RHEIN-NECKAR CONURBATION AREA

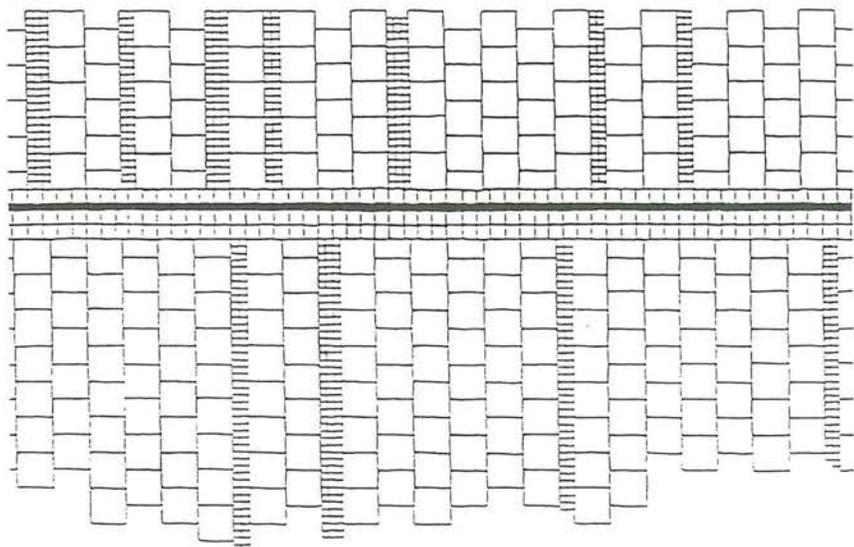
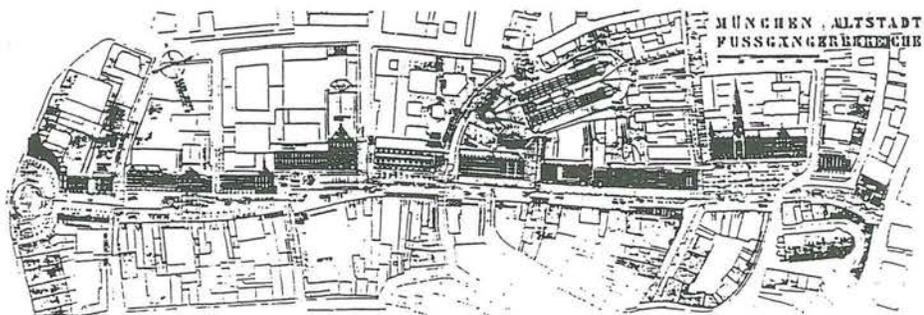




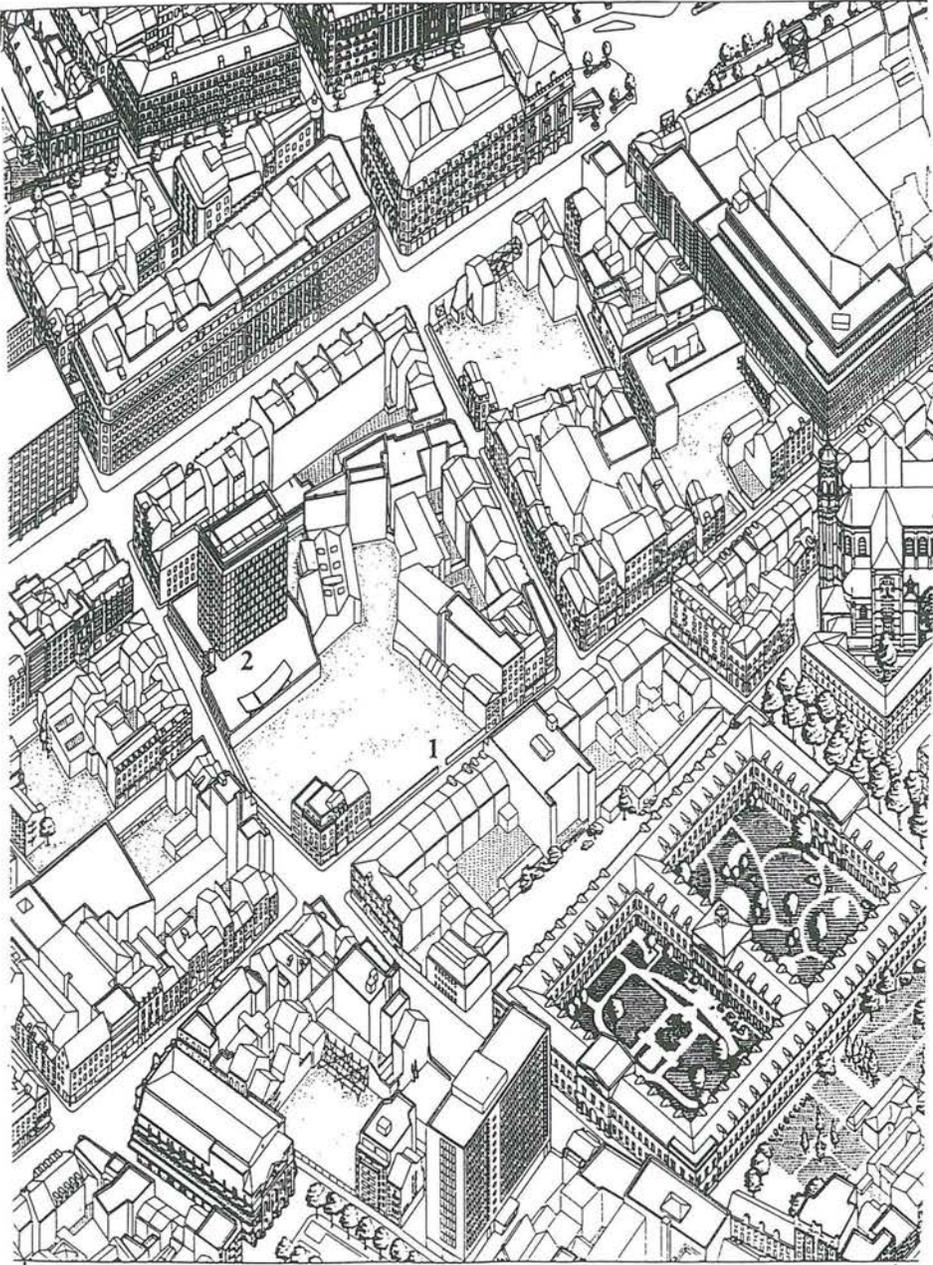
1



2

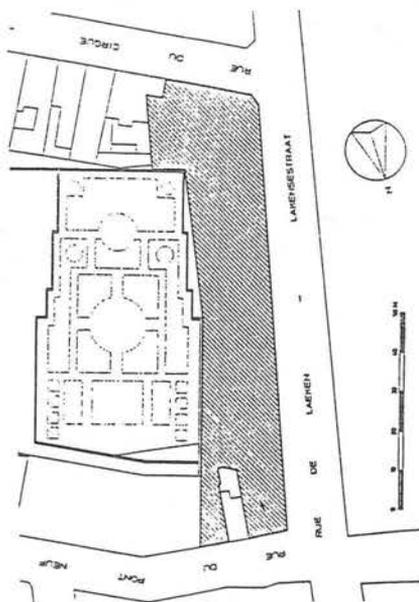


3. MÜNCHEN, Germania Federale, progetto dell'area pedonale e del taglio della pavimentazione delle strade.

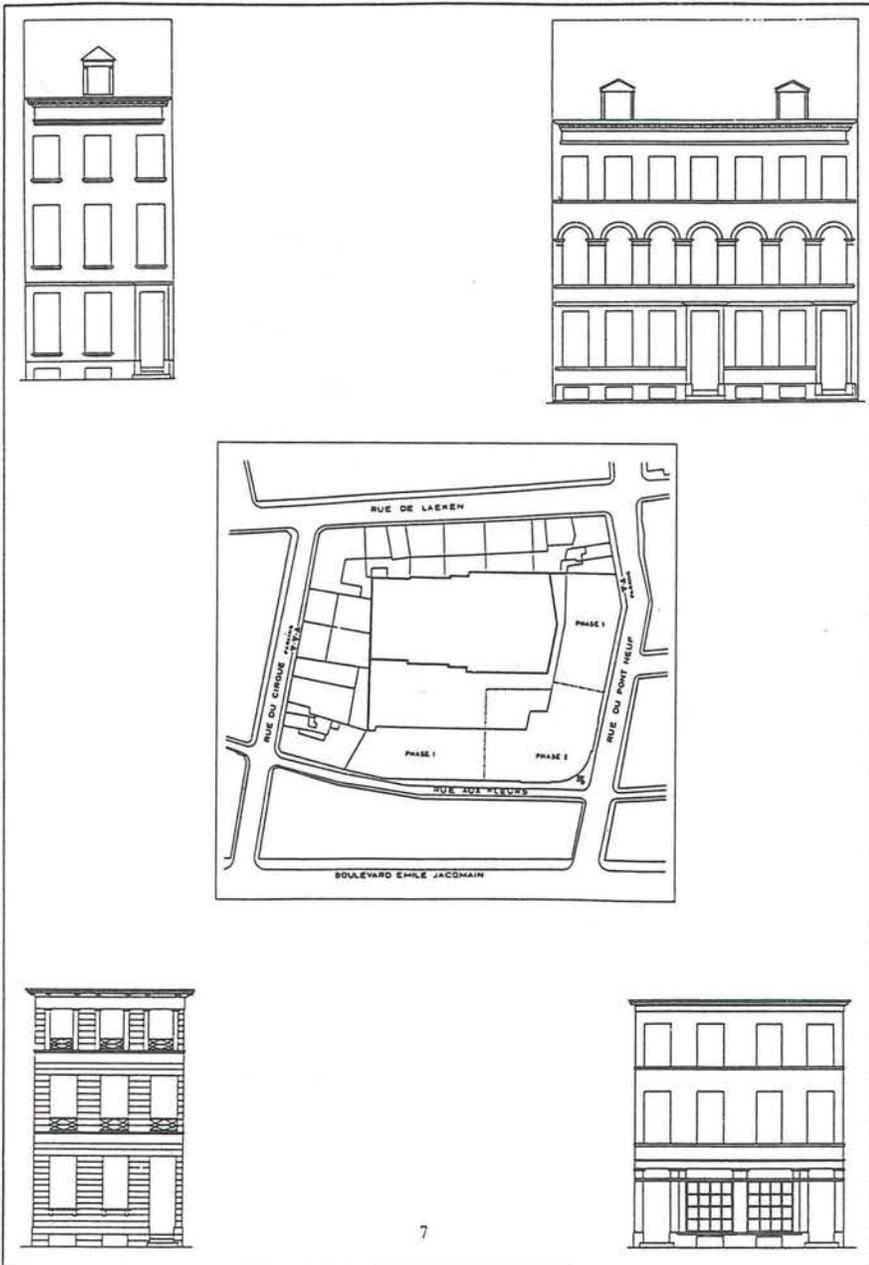


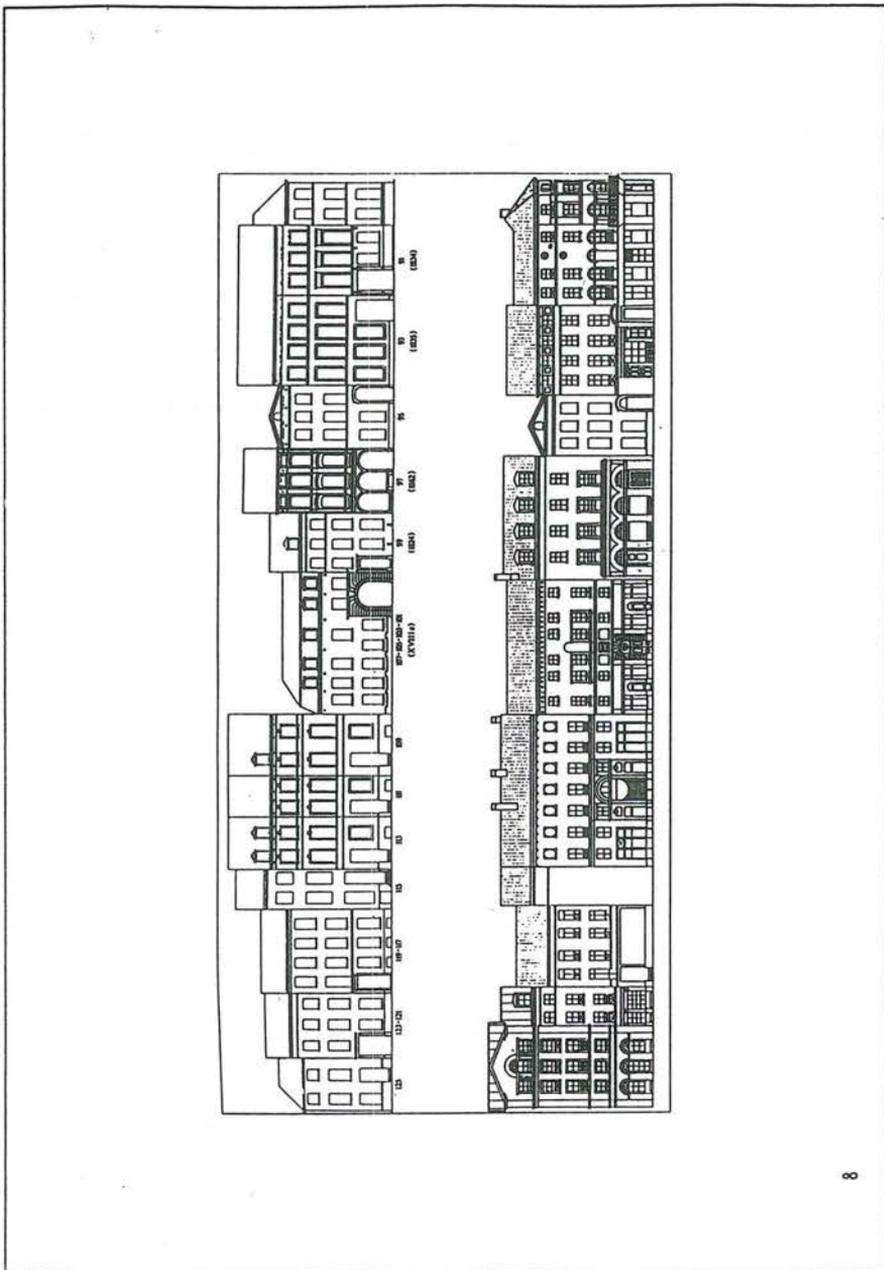


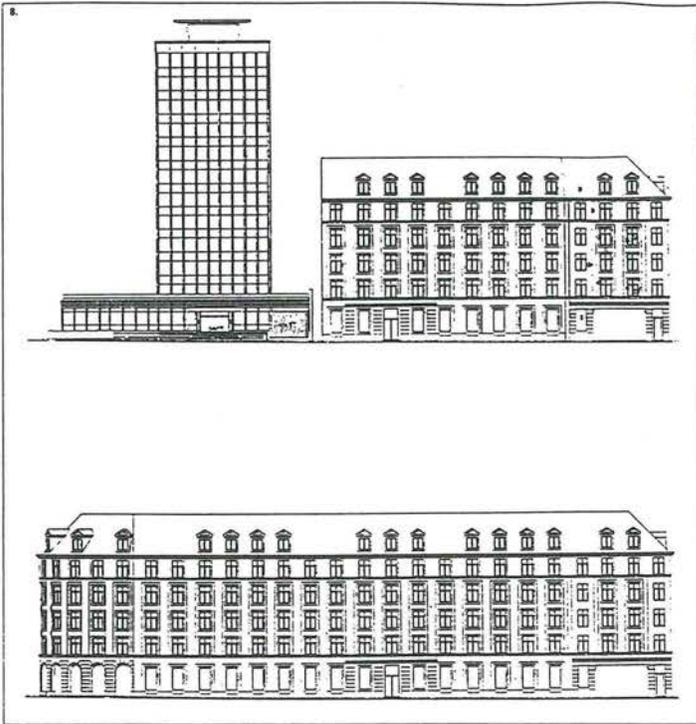
La Rue de Laeken nel 1860



Planimetria generale







COUNTRY : BELGIUM

PROJECT : RECONSTRUCTION OF

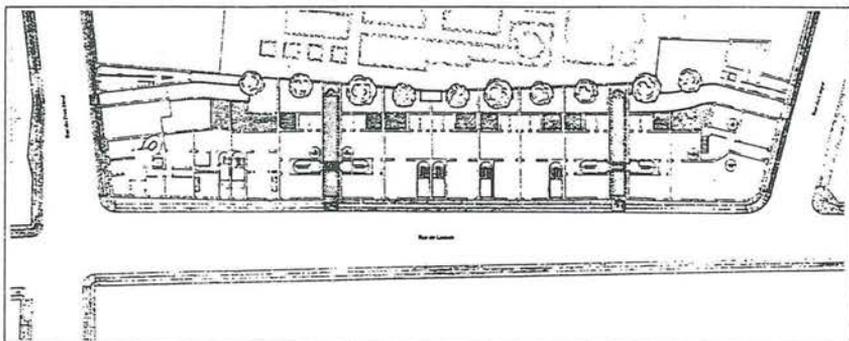
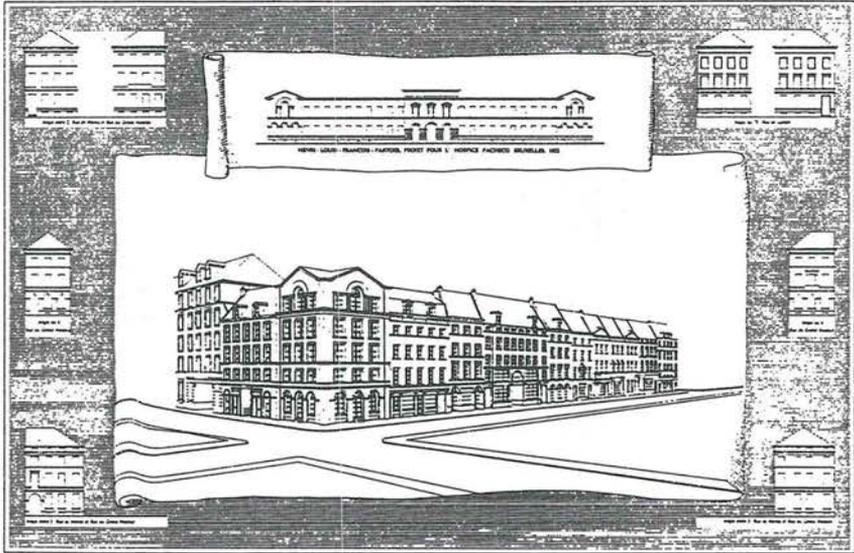
SITE : BRUXELLES

RUE DE LAEKEN

ARCHITECTS: MARCO GAIANI

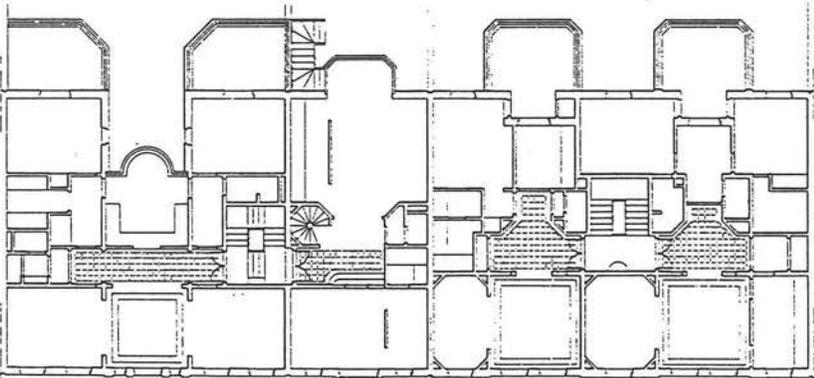
-GABRIELE TAGLIAVENTI

UNDERCONSTRUCTION



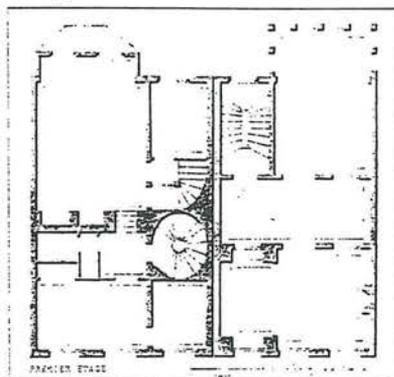
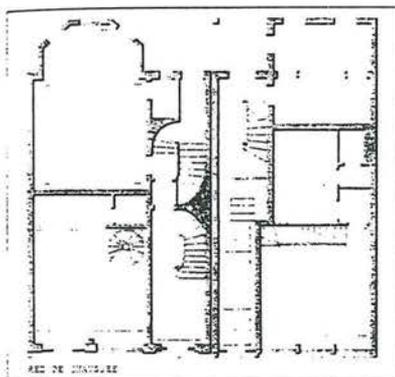
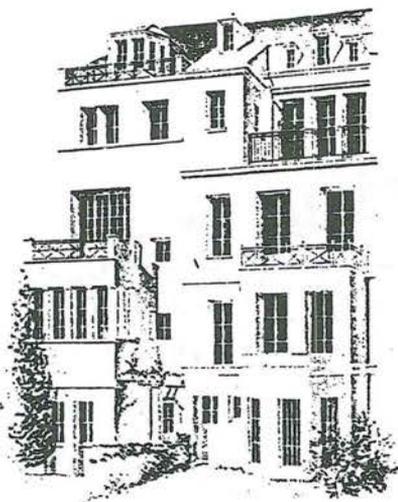
COUNTRY : BELGIUM
SITE: BRUXELLES
ARCHITECTS: ATELIER 55

PROJECT: RECONSTRUCTION OF RUE
DE LAEKEN
UNDER CONSTRUCTION



COUNTRY : BELGIUM
 SITE : BRUXELLES
 ARCHITECTS: S. ASSASSIN- B. DUMONS-
 P. GISCLARD- N. PRAT

PROJECT : RECONSTRUCTION OF
 RUE DE LAEKEN
 UNDERCONSTRUCTION



COUNTRY : BELGIUM

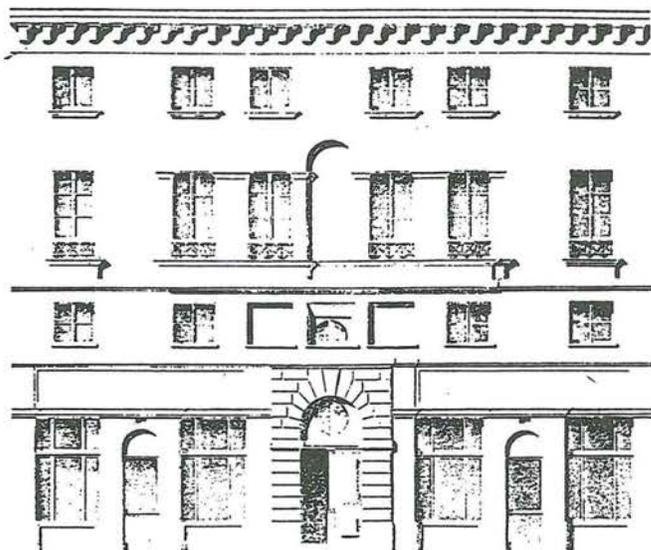
PROJECT : RECONSTRUCTION OF

SITE : BRUXELLES

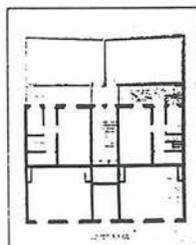
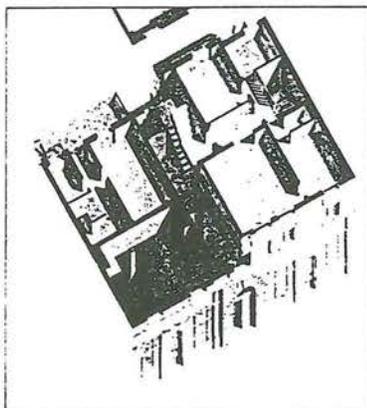
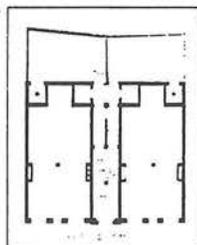
RUE DE LAEKEN

ARCHITECTS: J. F. GARRIC - V. NEGRE

UNDERCONSTRUCTION



GEVEL AAN DE LAEKENSTRAAT.



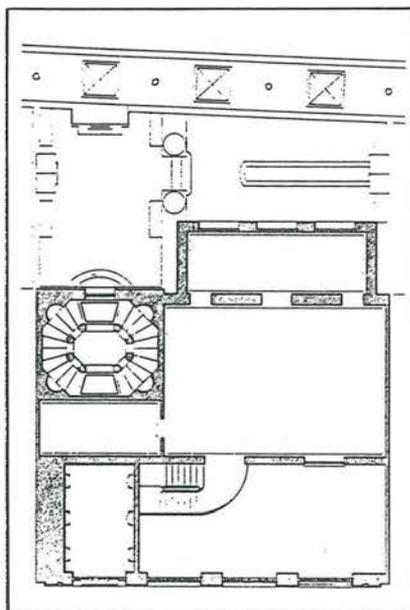
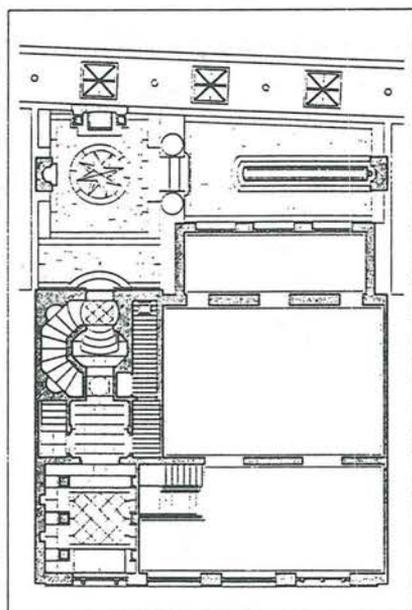
COUNTRY : BELGIUM

PROJECT: RECONSTRUCTION OF

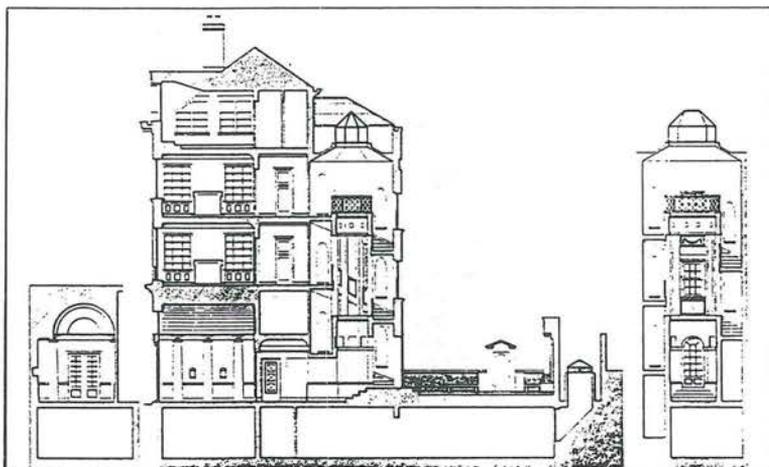
SITE : BRUXELLES

RUE DE LAEKEN

ARCHITECTS: J. CENICACELAYA - Y. SALONA UNDERCONSTRUCTION



PLANNES VAN HET GELIJKVLOERS EN VAN DE MEZZANINE



COUNTRY : BELGIUM

PROJECT : RECONSTRUCTION OF

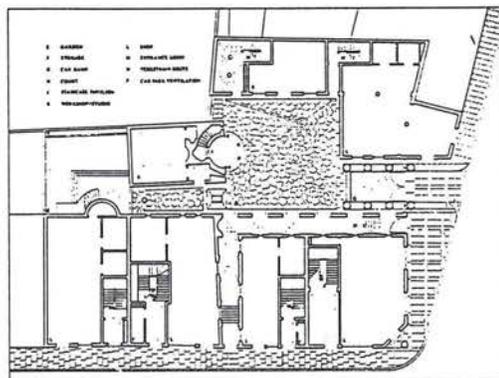
SITE : BRUXELLES

RUE DE LAEKEN

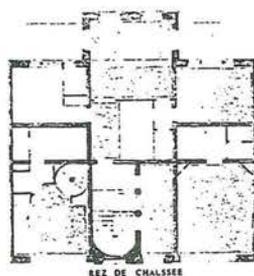
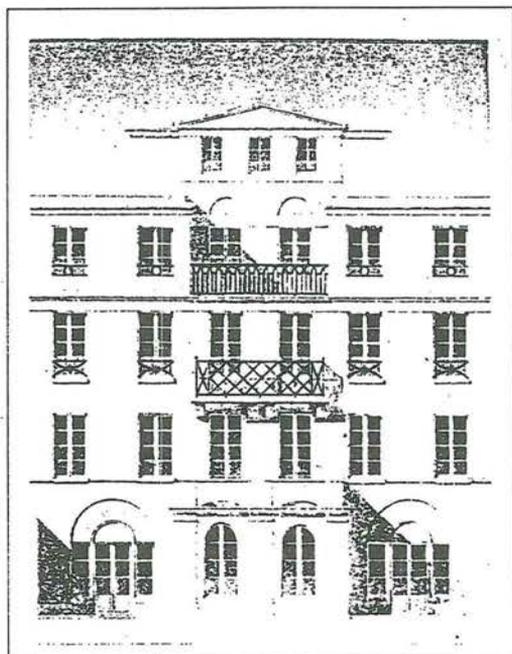
ARCHITECTS: LIAM O' CONNOR

UNDER CONSTRUCTION

JOHN ROBINS



COUNTRY : BELGIUM PROJECT: RECONSTRUCTION OF
SITE : BRUXELLES RUE DE LAEKEN
ARCHITECTS: J. ALTUNA- M.L. PETIT UNDERCONSTRUCTION



REZ DE CHAUSSEE

1^{er} ETAGE

ESTUDIO DEL SISTEMA INMOBILIARIO DE SEGOVIA

Fernando Roch

1. Introducción

No hace aún mucho tiempo, el planeamiento urbano tenía como misión fundamental la distribución de actividades sobre el espacio de la ciudad, de acuerdo con un determinado modelo de funcionamiento cuyas componentes principales tenían naturaleza sociológica y económica. Sin embargo, rara vez se consideraban dentro de esas componentes económicas las correspondientes al sector productivo encargado de construir el propio espacio urbano, a pesar de que sistemáticamente se producían en ese proceso constructivo desajustes, retrasos, incumplimientos y transgresiones. Puede decirse que, por lo que respecta a la construcción de la ciudad, existía una buena dosis de voluntarismo ciego, inasequible a la evidencia de tan repetidos fracasos.

Seguramente, las transformaciones acontecidas en la última década, tanto en el seno del sistema productivo, como en las estructuras sociales, han introducido muchas incertidumbres en lo que respecta al modelo a seguir. El modelo de ciudad que se correspondía con la llamada Sociedad del Bienestar, formalizada paulatinamente a partir de los años cuarenta, ya no parece corresponder a las necesidades surgidas de la crisis, y lo peor es que no se acaba de perfilar el nuevo modelo que debe orientar los desarrollos futuros. Así, mientras se debate intensamente la naturaleza de esos nuevos desarrollos urbanos, el papel que cada ciudad debe asumir en el nuevo reparto de funciones en una escala que, en muchos casos, supera los espacios nacionales, en el interior de las ciudades ya existentes crecen los problemas, sin que paralelamente haya mejorado su capacidad para gestionarlos. De esta forma, el planeamiento se hace cada vez más instrumental, dejando en un segundo plano los objetivos globales de años atrás, para buscar la manera de aumentar la competitividad de la ciudad, para resolver los problemas de vivienda pendientes, o para encontrar los mecanismos que permitan la conservación del patrimonio edificado.

Dicho en pocas palabras, perdido el sentido unitario de la ciudad por falta de un modelo que ofrezca suficientes garantías, se buscan objetivos sectoriales cuya entidad no parece ofrecer ninguna duda sea cual sea el futuro.

Problemas como el de la vivienda, especialmente agudo en las ciudades de mayor tamaño, o problemas como la conservación del patrimonio inmobiliario, difícil de resolver por falta de un grupo social que se identifique con el proyecto y disponga de los recursos necesarios, en ciudades medias y pequeñas, han permitido situar en primer plano al sistema productivo del espacio construido, e incluso han propiciado una modificación sustancial de nuestro ordenamiento jurídico, cuyo objetivo principal es dotar a los poderes públicos de mejores herramientas para la intervención en el proceso de edificación. Lamentablemente, disponer de un instrumental jurídico adecuado es inútil si no se dispone de los recursos económicos y la capacidad de gestión necesarios, y puede en algún momento llegar a ser contraproducente.

En cualquier caso, ahora más que nunca resulta imprescindible conocer en profundidad las características del sistema de la promoción inmobiliaria que actúa en una determinada ciudad, porque ello nos va a permitir conocer sus limitaciones, descubriendo los campos donde la intervención pública va a ser inevitable. En definitiva, resulta imposible diseñar una política de vivienda con ciertas posibilidades de éxito o poner en marcha un programa de rehabilitación de alcance, sin disponer de un conocimiento suficiente del sistema promocional presente, ya que con independencia de que se sigan proponiendo medidas de política de vivienda de carácter nacional, lo cierto es que el problema tiene una componente local fundamental.

Estrepitosos fracasos como el que se ha producido en algunas grandes ciudades españolas son muestra suficiente. La dimensión de los acontecimientos podría hacer pensar que el problema se reduce a determinadas unidades urbanas, sin embargo, cada ciudad a su escala padece problemas similares, no por menos espectaculares más triviales.

Ciudades como Segovia, en las que el turismo representa una base económica nada despreciable, tienen en su patrimonio edificado un capital irremplazable; no se trata sólo de los edificios sino del propio paisaje urbano entendido en un sentido muy amplio, es decir, como espacio que ofrece una forma de vida ya difícil de encontrar en las concentraciones metropolitanas y en los tradicionales lugares de ocio, marcados por el consumo banalizado y masivo.

El estudio del sistema inmobiliario que se ha realizado, ha tratado de establecer el grado de adecuación que presenta el sector inmobiliario privado para asumir las tareas de conservación del patrimonio y, en definitiva, su capacidad para responder a las demandas exigidas por la ejecución del planeamiento especial que va a regir los procesos de transformación de la ciudad.

Como aclaración metodológica conviene señalar que el estudio del sistema se ha limitado, en esta ocasión, a trazar un retrato de los diferentes promotores a partir de su actividad contrastada en la producción de viviendas, en el período que va de 1977 a 1989. Es tiempo suficiente para que el sector haya atravesado situaciones muy diferentes y para que las trayectorias profesionales de sus protagonistas hayan tenido que adaptarse a ellas. La principal fuente de información utilizada ha sido el Libro de Registro de Licencias de obra del Ayuntamiento, de cuya calidad siempre depende en gran medida los resultados que pueden obtenerse en un estudio de esta naturaleza.

2. Las dimensiones del proceso de construcción

Teniendo en cuenta el tamaño del parque de viviendas existente y la estabilidad demográfica, puede decirse que en los trece años estudiados, se ha producido la renovación de más del 25% del total de viviendas. Se trata, pues, de un periodo de actividad importante que, de mantenerse, supondría la renovación de todo el parque en menos de cincuenta años. Es un esfuerzo inmobiliario que evidentemente debe nutrirse de recursos externos, es decir que tiene una componente de segunda residencia apreciable.

El gráfico 1 muestra la iniciación de viviendas por año en el periodo estudiado.

Produccion de viviendas, periodo 1977-1989

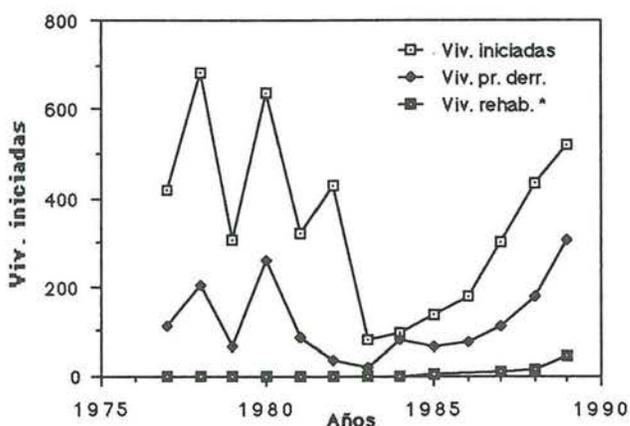


Gráfico 1. Fuente: Libro de licencias. Elaboración propia

En este gráfico se han representado las curvas que indican las viviendas iniciadas totales, así como las que corresponden a aquellas que se han construido previo derribo y las que proceden de operaciones de rehabilitación, aunque en este último caso hay que precisar que no siempre se dispone del dato referente a las viviendas rehabilitadas. Esto significa que existe una información insuficiente sobre las viviendas que se han rehabilitado en realidad, pero que, en cualquier caso, no representan una cantidad apreciable. Lo primero que hay que destacar, es que en el proceso de promoción ha jugado siempre un papel importante la demolición previa, y que este papel se ha incrementado incluso en los últimos años, con independencia de que comiencen a producirse operaciones de rehabilitación, todavía de forma muy tímida.

Esta forma habitual de actuar de la promoción nos permite asegurar que el sistema inmobiliario que actúa en Segovia está constituido, en general, por promotores de escasa madurez incapaces de acometer operaciones de nueva urbanización. Es, pues, un sistema adaptado a la edificación en el tejido ya urbanizado de la ciudad o en los bordes de la misma, donde sólo es preciso completar alguno de los servicios urbanísticos preceptivos. El gráfico 2 muestra el peso que tiene la demolición previa a lo largo del período, medido en porcentajes sobre el total de viviendas producidas.



Gráfico 2. Fuente: Libro de licencias. Elaboración propia

Puede observarse que la crisis de construcción de 1983 se saldó con un relanzamiento de las operaciones con demolición previa, que alcanzó un peso máximo en 1984 y que, a partir de entonces, se ha mantenido en niveles superiores a los de años atrás, con un claro crecimiento en el último año analizado, a pesar de que también en estas fechas comienza a producirse un despegue de las rehabilitaciones.

Estos gráficos permiten delimitar dos fases claramente diferenciadas separadas por la «crisis» de 1983. La primera fase está representada por una gráfica característica en dientes de sierra de periodicidad bianual, marcada por el ritmo de iniciación de diferentes tipos de promotores, mientras que la segunda fase, de lenta recuperación, presenta una curva sin altibajos que en 1989 llega a alcanzar niveles de iniciación de viviendas superiores a 1982, pero que no se acerca a los de 1980 y 1978. Esta segunda fase está dominada por la actuación de los promotores más importantes de la ciudad, hasta 1988, en que se produce una reactivación de todo el sistema promocional y al mismo tiempo decrece la actividad de aquellos protagonistas de la recuperación.

La misma separación de fases se puede observar en lo que se refiere al tamaño medio de las promociones. El gráfico 3 muestra dicho tamaño medio a lo largo del periodo.



Gráfico 3. Fuente: Libro de licencias. Elaboración propia

Como puede comprobarse, existe una correspondencia entre los tamaños medios de las promociones y los movimientos oscilantes de la curva de iniciación de viviendas durante la primera fase, lo que significa que los momentos álgidos de la promoción se han alimentado de operaciones de mayor tamaño (más de 20 viviendas por promoción). Fuera de estos episodios, el tamaño medio se mantiene dentro de unos límites muy estrechos, que para la primera fase oscilan en torno a las 14 viviendas por promoción, y para la segunda se mueven entre 12 y 9 viviendas aproximadamente. Es de señalar que, después de 1983, ha descendido del tamaño medio de las actuaciones, de manera que ya no se han vuelto a alcanzar los tamaños de los años anteriores.

Este primer análisis de los parámetros más generales del sistema permite descubrir una transformación del conjunto promocional cuya naturaleza conviene explorar, así como una crisis que parece estar en la base de esa transformación y que es preciso describir con la mayor precisión posible.

La verdadera causa de la crisis, que se manifiesta por un fuerte descenso de las iniciaciones de viviendas en 1983, como se ha señalado, hay que buscarla en la actividad del sistema inmobiliario durante lo que venimos llamando la primera fase. En efecto, parece tratarse de una crisis de exceso de oferta producida por la acumulación de viviendas terminadas en ese año pero comenzadas en los años anteriores, sobre todo en 1980 y 1981. El gráfico 4 muestra elocuentemente esta circunstancia.

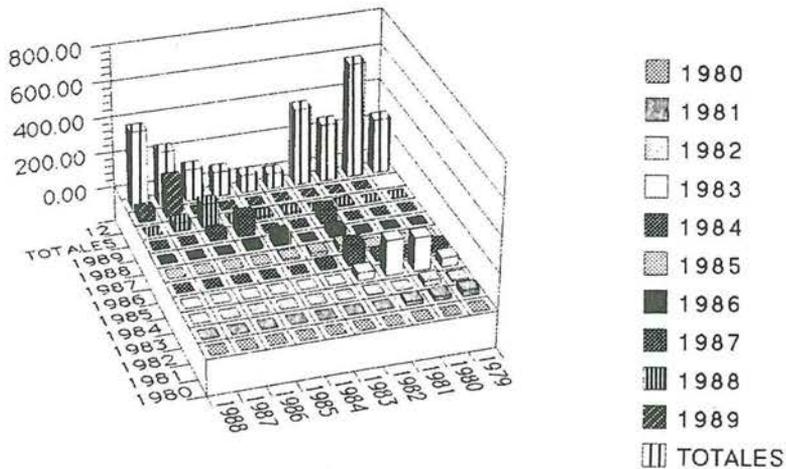


Gráfico 4. Fuente: Libro de licencias. Elaboración propia

Este gráfico se ha elaborado a partir de los datos referentes a licencias de obra y licencias de ocupación de las viviendas terminadas. Desgraciadamente no siempre se encuentran ambos datos en el libro de licencias, por lo cual el universo representado no alcanza al total de las viviendas iniciadas en el periodo, pero resulta ser una muestra suficientemente representativa. La escala de años que se encuentra en la parte delantera del gráfico se refiere a la fecha de iniciación, mientras que la escala lateral se refiere al año de terminación, esto es, de salida al mercado; en vertical, las columnas muestran el número de viviendas.

La distribución de las viviendas terminadas sobre el espacio bidimensional del gráfico presenta una fuerte concentración en dos zonas muy concretas. Ya se ha señalado que en 1983 se finalizan muchas viviendas iniciadas años antes, todavía en 1984 sale al mercado un contingente importante. 1985 es un año de escasa nueva oferta, que permite absorber los excedentes de años anteriores, así como 1986. A partir de 1987 comienza de nuevo a salir al mercado un buen número de viviendas, muchas de las cuales se habían iniciado en 1982, hasta alcanzar en 1989 un volumen que, sin llegar a ser el de 1983, está anunciando nuevamente un exceso de oferta, sobre todo si se tiene en cuenta que los últimos años han conocido un crecimiento sostenido de la iniciación de viviendas. En todo caso, esta nueva concentración de viviendas terminadas presenta una distribución más uniforme que la que sirvió de prólogo a la crisis de 1983. Puede avanzarse que estas dos situaciones separadas por seis años, vinieron precedidas por un descenso claro de la actividad de la promoción más profesionalizada, que de ser consciente significaría que este grupo promocional dispone de un conocimiento suficiente de la evolución del mercado que le permite adelantarse a los acontecimientos.

Hasta aquí se ha considerado el sistema como una sola pieza lo cual ya nos ha permitido comprobar su incapacidad global para atender, por un lado, a los procesos de conservación y rehabilitación del patrimonio edificado, es decir, su excesiva dependencia de fórmulas de actuación que exigen la previa demolición de edificios existentes, y, por otro lado,

para suministrar de forma homogénea un contingente de viviendas que atienda las necesidades del mercado sin producir en él fuertes distorsiones.

Esta última circunstancia obliga, por otra parte, a mantener el sistema promocional dentro de unos niveles de profesionalidad muy bajos, ya que introduce demasiada incertidumbre en la actividad inmobiliaria impidiendo el desarrollo de estrategias de anticipación o planificación de la producción. Todo ello supone la presencia de un sistema promocional escasamente maduro, con el que resulta difícil establecer los acuerdos necesarios para llevar adelante, con éxito, un programa de actuación como el que se desprende de los Planes Especiales de Reforma Interior en curso.

Dicho en pocas palabras se trata de un sistema en el que predomina la promoción ocasional, que en muchos casos es autopromoción, combinada con un conjunto heterogéneo de promotores de pequeño y mediano tamaño demasiado sujetos a las condiciones cambiantes que rigen su supervivencia, es decir, con un escaso control de su actividad, muy dependientes de la rotación de sus reducidos recursos y poco dispuestos a abordar intervenciones que, como la rehabilitación, añaden aún más incertidumbre a su frágil actividad o que, como la nueva urbanización, exigen una capacidad técnica y unos recursos de los que carecen. Puede decirse que se trata de un sistema que funciona en un campo de bajas energías, lo cual tiene sin duda sus inconvenientes pero al mismo tiempo puede facilitar una acción decidida de los poderes públicos. Veamos cuál es la estructura promocional del sistema y, en consecuencia, cuáles son las capacidades respectivas de sus diversos componentes.

3. La estructura de la promoción

Uno de los primeros problemas con los que se enfrenta un estudio de esta naturaleza es establecer la composición de los protagonistas que intervienen. Se trata de una laboriosa tarea que consiste en describir las diferentes formas de actuar de los distintos promotores en el período estudiado, con el fin de poder agruparlos por tipos, atendiendo especialmente al volumen de sus operaciones, a su periodicidad, a las modalidades de su actuación y a su geografía. De esta forma es posible conocer los campos de actividad inmobiliaria que cubre cada uno de estos tipos y las condiciones objetivas en que desarrollan sus operaciones y, en consecuencia, qué es lo que se puede esperar de ellos en el marco de las determinaciones que impone el planeamiento. La idea fundamental que preside este estudio es que el conjunto promocional funciona como un sistema ecológico, dentro del cual cada promotor o grupo de promotores ocupa un *nicho* característico, de tal manera que la actividad de cada uno crea las condiciones en las que se mueven los demás.

Esto exige reconstruir el proceso de edificación seguido, a partir del libro de licencias, identificando a los actores que han intervenido, lo cual no es siempre fácil ya que, en ocasiones, la solicitud de la licencia puede ir a nombre del propietario del terreno o del constructor. Por eso, estos trabajos suelen tener un carácter aproximativo que, en general, es suficiente para trazar el esquema básico en que se desenvuelve el sistema.

Siguiendo el procedimiento señalado, se han detectado siete diversos tipos principales de promotores que con diferente importancia han participado en el proceso. Dos de ellos

se han dividido, a su vez, en dos subgrupos para poder dar cuenta de diferencias de periodicidad apreciables. Su actividad a lo largo del periodo considerado se refleja en el gráfico 5.

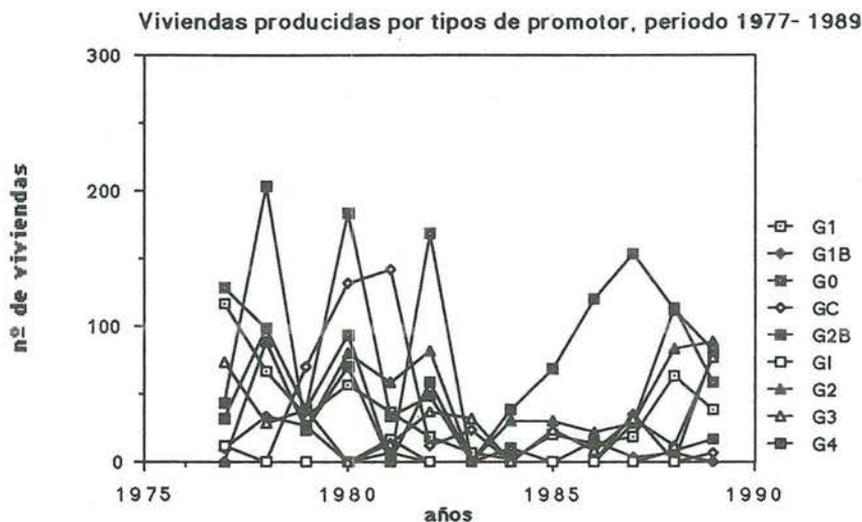


Gráfico 5. Fuente: Libro de licencias. Elaboración propia

Dentro de ese amplio conjunto de promotores conviene separar desde el principio a aquellos que se pueden considerar profesionales de aquellos cuya actividad tiene claros rasgos de ocasionalidad. La promoción profesional, aún con todas las reservas que pueden hacerse respecto a su madurez, está compuesta por los grupos G2 (pequeños), G3 (medianos) y G4 (grandes). Aparte de estos promotores se han identificado otros grupos de naturaleza diversa entre los cuales se encuentran los G1 (pequeña autopromoción), G0 (promotores ocasionales de cierto tamaño), GC (promociones que adoptan formas cooperativas) y GI (instituciones). Este último grupo ha tenido un peso muy pequeño en total, casi todo en el año 1989, lo que significa que se trata de un sistema regido casi exclusivamente por promoción privada en sus diferentes versiones, ya que la promoción cooperativa, cuya actividad más intensa se concentra en el período 1977-1981 (anterior a la crisis), no parece estar compuesta por auténticas fórmulas cooperativas, sino por promociones que adoptan esa modalidad para beneficiarse de las ventajas que ofrece, entre las que destaca que el promotor, convertido en gestor cooperativo, no necesita financiación propia. Suele ser una actividad de servicio que practican ciertos promotores en momentos de escasez de recursos o cuando no disponen del suelo necesario para su actividad normal. El gráfico 6 permite comparar el peso que han tenido todos los promotores implicados durante el período de estudio.

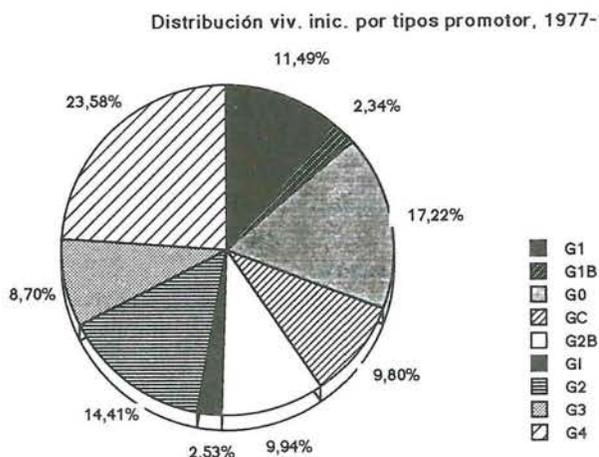


Gráfico 6. Fuente: Libro de licencias. Elaboración propia

Del gráfico se deduce que tan sólo el 56,6% de la producción puede atribuirse a la promoción profesional y que la participación en ella de la promoción grande y pequeña es muy similar. La autopromoción representa casi el 14% de las viviendas iniciadas, mientras que la promoción ocasional de mayor tamaño (G0) llega a suponer el 17%, lo cual significa que casi la tercera parte de la construcción de viviendas en Segovia está en manos de promotores no profesionales, cifra que puede ampliarse a la mitad si incluimos en esa categoría de no profesionales al grupo G2B. La actuación pública se reduce al 2,5% del total, una cifra insignificante. Por lo que respecta a la participación del sector cooperativo, aunque generalmente se trate de promotoras disfrazadas, no llega al 10%, y además se encuentra concentrada en un período muy concreto, anterior a la crisis de 1983.

En el gráfico 7 se ha representado la actividad promocional del sector profesional, junto a la de autopromoción con objeto de compararlas.



Gráfico 7. Fuente: Libro de licencias. Elaboración propia

En este gráfico, en el que dentro del grupo profesional se ha incluido al G2B (un conjunto de difícil adscripción) se observa, entre otras cosas, el grado de responsabilidad que ha tenido la promoción profesional en la estructura de la gráfica en dientes de sierra, aunque como se verá más adelante no todos los componentes del bloque profesional se comportan de la misma manera, así como el peso decreciente de la autopromoción desde el inicio del período, ya que en 1977 alcanza su máximo con una producción que se asemeja a la de la promoción profesional. En todo caso su gráfica presenta suaves variaciones que sólo evidencian una ligera recuperación en el año 1988, y precisamente de la mano de operaciones de rehabilitación.

Si se compara este gráfico con el siguiente, puede deducirse el papel que han cumplido la promoción ocasional de gran tamaño y las cooperativas, durante los años estudiados.

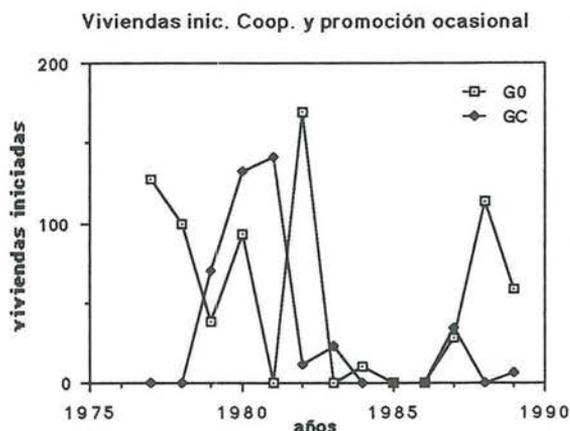


Gráfico 8. Fuente: Libro de licencias. Elaboración propia

Como puede apreciarse, existe muy poca correspondencia entre el ritmo de estos promotores y el de los que hemos considerado más profesionales. Puede incluso decirse que su actividad se concentra precisamente en los años anteriores a la crisis de sobredimensionamiento de la oferta del 83, y que, de nuevo en los años de recuperación, cuando se está perfilando una nueva acumulación de oferta, según señalábamos más arriba, su actividad ha vuelto a cobrar importancia, es decir, que presentan sólo dos puntas claras en el período analizado, con excepción del fuerte arranque en 1977 de la promoción ocasional. Ello es especialmente claro por lo que a esta última promoción se refiere; todo apunta a que se trata de un capital no inmobiliario, que acude al sector en momentos en los que parece confirmarse una cierta bonanza (que suelen ser los que preludian un desajuste del mercado), alentado por una fuerte revalorización hipotética que su propia actividad contribuye a desmontar. Esto se aprecia con más claridad en el gráfico 9 donde se ha reflejado la actividad del conjunto que hemos dado en calificar de ocasional, junto con la del sector más profesional (G4). Este conjunto al que el calificativo de ocasional parece conferirle un cierto aire de azaroso, y que no lo es en absoluto como ya hemos señalado, lo hemos compuesto con la superposición de los grupos G1B (pequeña promoción no profesional) y G2B

(pequeña promoción profesional que actúa en períodos largos), además del grupo G0, todos ellos pueden proceder de incursiones esporádicas en el sector de capital ajeno a él, aunque con escalas de intervención muy diferentes.

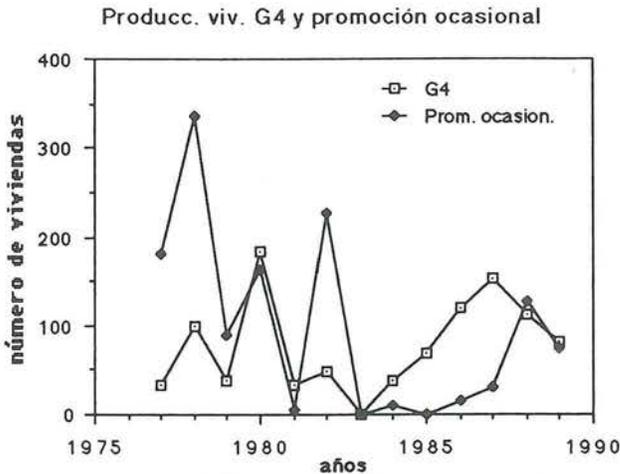


Gráfico 9. Fuente: Libro de licencias. Elaboración propia

El comportamiento de la promoción ocasional es muy diferente, como puede comprobarse, del que sigue el segmento de la producción que podemos considerar más profesional. Esto se aprecia sensiblemente en los años anteriores a 1980, pero sobre todo en 1982, donde parece que los grandes promotores ya habían presentado el exceso acumulado de oferta, y desde luego a partir de la crisis, cuya recuperación ha sido prácticamente obra exclusiva de la promoción grande debido, como veremos más adelante, a que se ha producido una reestructuración del sistema, en el sentido de que muchos de los pequeños operadores que actuaban antes de 1983, o bien han desaparecido o bien han reducido notablemente su actividad. Hay que señalar que también se ha producido una sustitución entre algunos de los grandes operadores de antes.

En la segunda fase del período basta señalar, para comprender la diferente actitud de los dos tipos de promoción recogidos en el gráfico, la radical divergencia que se produce en 1988: los promotores más importantes, que habían mantenido hasta entonces el proceso de recuperación de forma creciente e ininterrumpida, dejan caer la iniciación de viviendas a valores inferiores a los dos años antes, por el contrario, la promoción ocasional que se había mantenido a la expectativa con valores de participación muy bajos, decide de repente dar un fuerte salto, que parece rectificar en el año 1989.

Aunque no puede asegurarse de forma indiscutible, parece perfilarse un doble sistema promocional, el primero correspondería a la promoción estrictamente profesional (depurada del grupo G2B) y el segundo se nutriría de todos aquellos promotores que con periodicidad muy larga o con carácter decididamente ocasional acuden al sector cuando aparentemente éste presenta una bonanza alentadora.

produc. viv. promoción profesional y pequeña promoción ocasional

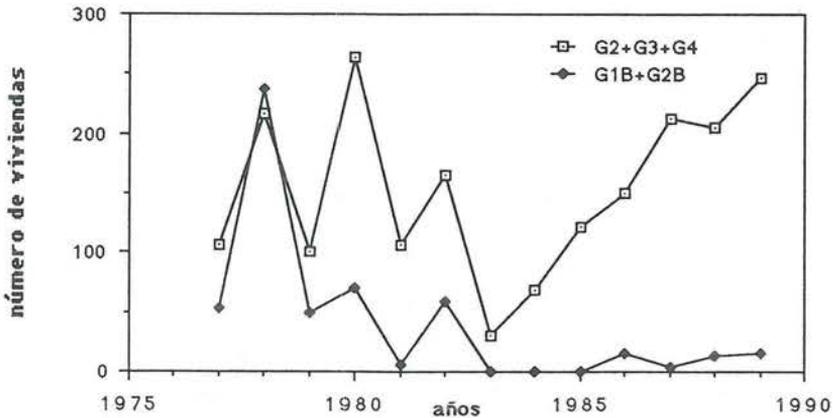


Gráfico 10. Fuente: Libro de licencias. Elaboración propia

El gráfico 10 permite comparar la actividad de la promoción profesional (estricta) con la pequeña promoción ocasional, lo que deja bien claro el papel que ha cumplido esta última en la primera fase del período, así como su práctica desaparición con posterioridad a 1983. El gráfico 11 permite, a su vez, comparar el conjunto de la promoción ocasional con la pequeña. Por otra parte, la inclusión, dentro de la promoción ocasional, del grupo G0, completa el panorama comparativo de los dos subsistemas representado en el gráfico 12. Por último, el gráfico 13 ofrece la comparación de los totales de viviendas producidas a lo largo del período, tanto por todo el conjunto como por la promoción profesional (G2, G3, G4), como por la que hemos considerado ocasional, compuesta por G1B, G2B y G0.

Produc. viv. promoción ocasional

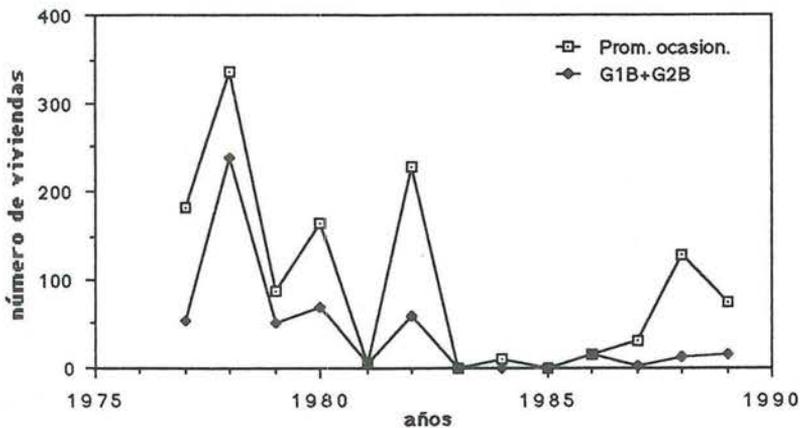


Gráfico 11. Fuente: Libro de licencias. Elaboración propia

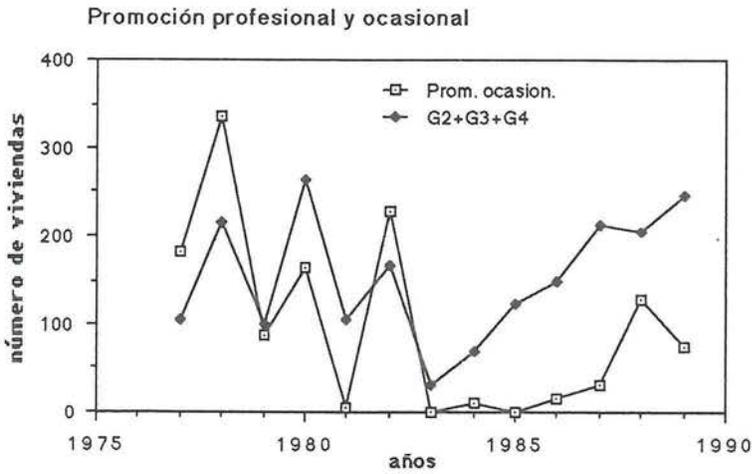


Gráfico 12. Fuente: Libro de licencias. Elaboración propia

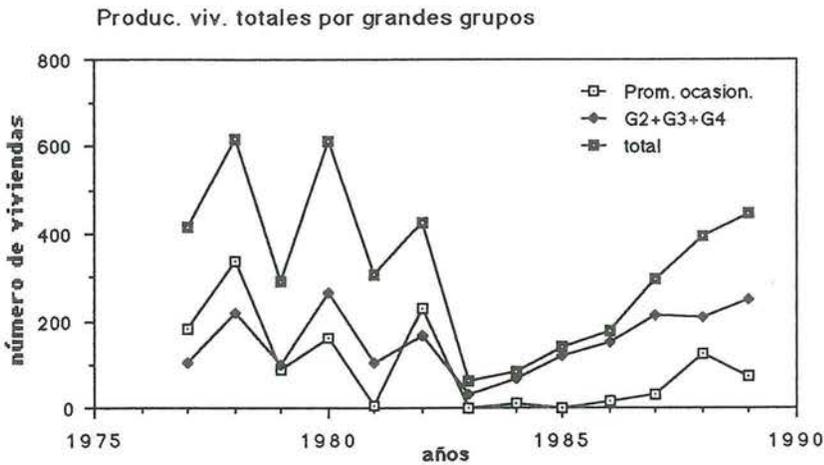


Gráfico 13. Fuente: Libro de licencias. Elaboración propia

El examen atento de estos gráficos permite concluir el efecto distorsionador que tiene la actuación de esos agentes ocasionales que realizan operaciones de tamaño grande, en el conjunto productivo, así como el papel que ha jugado en los años posteriores a la crisis la promoción más profesionalizada, ya que su curva se adapta perfectamente a la de producción total. Ese efecto distorsionador no corresponde, por el contrario, a la pequeña promoción ocasional, al menos en los años posteriores a 1978. Las puntas del 82 y del 88 (ésta muy inferior), que tanto perturban el equilibrio del sistema son en gran medida responsabilidad de la actividad de ese grupo G0.

Se dibuja así, a modo de resumen, un sistema doble, por un lado un aparato productivo más o menos profesionalizado que conoció su apogeo (dentro del período) en 1980 y,

por otro, un conjunto de agentes de diversa naturaleza que acompañan al proceso introduciendo modulaciones perturbadoras que, en algún caso pueden alterar seriamente la estabilidad del aparato más profesional. La principal perturbación se salda con una crisis que ha supuesto una reestructuración del sector, con pérdidas de algunos promotores, sobre todo los pequeños, y con la desaparición de alguno de los de mayor tamaño. Al mismo tiempo, las condiciones endurecidas que siguen a la crisis han relanzado la fórmula de actuación previa demolición, lo que va en contra de los objetivos que propone el planeamiento especial.

Es evidente que los escasos recursos que ofrece la demanda de la ciudad no pueden dispersarse excesivamente en operaciones que no vayan encaminadas a la rehabilitación del patrimonio edificado. Esto exigiría una reconducción del aparato más profesional a ese campo de intervención, ya que en la actualidad se encuentra muy alejado de él, hasta el extremo de que ninguno de los cuatro grandes operadores censados ha intervenido en rehabilitación alguna, y de los quince operadores restantes sólo cuatro han participado en una ocasión en este tipo de actuaciones. Para lograrlo sería necesario que se redujera la incertidumbre en la que se mueve el sistema, incrementada por la participación de agentes esporádicos de cierta envergadura que, paradójicamente, han intervenido en los últimos años con más frecuencia en los procesos de rehabilitación.

Sin embargo, el verdadero motor de este cambio de actitud habría que buscarlo en una incentivación de la demanda hacia los productos rehabilitados. Para dirigir el segmento más solvente de la misma hacia las viviendas rehabilitadas habría que disponer de un parque de edificios de suficiente calidad que no siempre es fácil de encontrar, ya que la historia inmobiliaria de la ciudad no ha sido pródiga en esta clase de construcciones, seguramente porque en el pasado nunca llegó a consolidarse una burguesía suficientemente numerosa.

Segovia dispone, en efecto, de un espacio residencial de carácter dual, compuesto, por un lado, por las grandes viviendas que alojaron a los miembros de la vieja sociedad estamental y, por otro lado, por los alojamientos de escasa calidad de las clases populares, cada uno de ellos con su propia geografía. En medio de esta dualidad apenas existe un parque inmobiliario recuperable que pudiera satisfacer las necesidades de la demanda solvente, de la que predominantemente se abastece la promoción privada. Todo parece indicar, incluso, que el acceso a estas operaciones «privilegiadas» está bloqueado por los mismos propietarios de los edificios que se convierten ocasionalmente en promotores de esas actuaciones.

Es bien sabido que, para que la promoción profesional participe en estos procesos de rehabilitación, necesita despejar algunas incógnitas respecto a su viabilidad, y eso es algo que sólo puede conseguirse con la práctica. Por otro lado, la participación habitual en estas operaciones exige una estrategia promocional que obliga a inmovilizar recursos económicos importantes, y no parece, visto el volumen de las actuaciones de los que aquí hemos denominado «grandes promotores», que en la actualidad pueda esperarse de ese segmento de la producción una participación con entidad suficiente.

En todo caso, quedaría sin cubrir el amplio parque construido, ocupado por una población que difícilmente puede pagar la rehabilitación de sus alojamientos en las duras condiciones en que se mueve el sector, sobre todo en lo que se refiere a los altos costes de financiación.

Un examen más atento de lo que hasta la fecha han sido los procesos de rehabilitación desarrollados, puede darnos algunas de las claves de cuál podría ser el camino a seguir, para lograr el objetivo señalado, pero hay que adelantar que, en cualquier caso, el campo de intervención pública que se abre es muy amplio.

Antes de entrar en este último aspecto de la promoción, y con objeto de cerrar este capítulo dedicado a su estructura, conviene hacer un breve repaso de sus protagonistas más destacados.

Como ya se ha dicho son cuatro los que hemos considerado «grandes promotores». Hay que decir que salvo uno de ellos, precisamente el que pareció sucumbir a la crisis del 83, ya que su última comparecencia como promotor data de 1981 y luego sólo vuelve a aparecer en 1989 encabezando una gestora inmobiliaria, es decir, gestionando promociones ajenas y de tamaño muy inferior al que solía, los demás promotores aparecen como grupos más o menos numerosos de personas que adoptan, además, formas empresariales diversas y cambiantes. Parece regir la asociación de carácter familiar, pero no es excepcional que se formen entre ellos asociaciones ocasionales para operaciones inmobiliarias concretas. De estos cuatro, el promotor que menos ha construido ha llegado a las 210 viviendas y, el que más, ha alcanzado las 301 a lo largo del período, lo que no es demasiado. Dos de ellos comienzan precisamente su actividad en torno a 1983, y sólo uno, formado a su vez por tres personas, tiene actividad a lo largo de todo el período: es el que más ha construido pero hay que señalar que su actividad ha decrecido sensiblemente desde la crisis. Ninguno de estos promotores, que en conjunto son responsables de aproximadamente la cuarta parte de las viviendas totales, ha realizado ninguna operación de rehabilitación, de la que podamos tener constancia.

Aunque no tenemos seguridad respecto a la exactitud estadística del dato (no hay garantías de que se refleje sistemáticamente), todo parece señalar que la aparición de los dos grandes promotores cuya actividad se inicia en torno a la crisis se hace sobre la doble base del derribo y la promoción de protección oficial, al menos hasta 1987. A partir de entonces parece que el sector conoce una recuperación que permite ocuparse de un segmento de la demanda más solvente. Tanto el promotor desaparecido en 1981, al que no se le conoce ninguna operación de vivienda social, como el que ha actuado a lo largo de todo el período y que tan sólo hizo una incursión en este tipo de promociones (14 viviendas en 1986), puede decirse que han desarrollado su actividad exclusivamente en el mercado libre. No es sólo el grupo de los promotores más importantes el que se resiste a operar en el mercado de vivienda social, hasta el extremo de que ha sido necesaria una crisis para que alguno de ellos iniciara su actividad en este segmento, limitándose a actuar, por otra parte, el tiempo estrictamente necesario para que las aguas volvieran a su cauce, es decir, durante el período 1984-1987, ya que si los datos son exactos, todo el sistema promocional privado más profesionalizado de Segovia ha evitado siempre que ha podido la V.P.O. Sólo hay una promoción de V.P.O. fuera del período señalado anteriormente, correspondiente al año 1977 y a un promotor mediano.

Entre los promotores pequeños (se han identificado 12), sólo tres de ellos han realizado promociones de protección oficial, que no llegan a sumar cincuenta viviendas entre 1985 y 1987; entre los promotores medianos sólo uno de ellos ha construido 33 viviendas de V.P.O., precisamente el mismo que ha realizado la única operación de rehabilitación

(oficinas y locales) entre todos los promotores profesionales grandes y medianos. Es interesante destacar que también entre los pequeños promotores se superpone (dos de tres) la actividad en la protección oficial y las operaciones de rehabilitación, pero tanto una como otra actividad aparecen en general como ocupaciones marginales del sector privado, todo lo más como actividades de conveniencia que ayudan a salir de una crisis, sobre todo la V.P.O. que permite aliviar las duras condiciones que impone el sistema financiero. Téngase en cuenta que el sistema actúa preferentemente en el tejido consolidado de la ciudad que no es precisamente la geografía propia de la V.P.O., y que eso es especialmente cierto para la pequeña promoción, incapaz de urbanizar suelo nuevo. Un examen detenido de la actividad del sector profesional después de la depresión de 1983, permite asegurar que la recuperación (1984-1987) se apoyó fundamentalmente en la actividad de tres de los grandes promotores (dos de ellos sobre todo), a los que acompañaron puntualmente dos de los medianos y dos de los pequeños. Pero lo más importante es subrayar que esa recuperación se hizo sobre la doble base de la demolición previa y la protección oficial. A partir de 1987, parece despertarse todo el sector, sobre todo los pequeños promotores, que parecen desligarse definitivamente de la necesidad de acudir al sector de vivienda social. En todo caso, la rehabilitación no ha sido hasta la fecha en Segovia una cuestión de la promoción privada. Sólo cuatro promotores, tres de ellos pequeños, han realizado alguna rehabilitación (una cada uno), nunca antes de 1987. El resto de la promoción privada no conoce la rehabilitación.

4. El exiguo proceso de rehabilitación

Desafortunadamente la información existente respecto a este tipo de operaciones es muy incompleta. La primera operación censada que se puede asimilar a una rehabilitación, aunque no existe seguridad al respecto es una transformación de un edificio para su destino a oficinas realizada en 1980 por un promotor no profesional. Hay que desplazarse a 1985 para encontrar la siguiente y solitaria operación, que esta vez sí parece tratarse claramente de una rehabilitación que afecta a tres viviendas. En el año 1986 sólo existe otra operación, pero no se conoce el número de viviendas, y ya a partir de 1987 comienza a existir una actividad apreciable: 19 operaciones en 1987, otras 19 en 1988 y 24 en 1989. Como ya se ha señalado, no siempre se dispone del dato correspondiente al número de viviendas, es un defecto del registro de licencias que deberán corregir los servicios municipales en el futuro, por ello es imposible conocer con precisión el alcance de esta actividad. No obstante, se puede decir que en 1987 de las cuatro operaciones cuyo número de viviendas rehabilitadas se conocen no salieron más que ocho viviendas, con una media de dos por operación. En 1988, en seis operaciones con datos conocidos se rehabilitaron diecisiete viviendas, lo que aumenta la media a casi tres viviendas por operación. Por último, en 1989, de once operaciones con datos resultaron cuarenta y cinco viviendas rehabilitadas, llegándose a una media que supera ligeramente las cuatro viviendas por intervención. Parece, pues, existir una tendencia a que las operaciones de rehabilitación vayan conquistando un parque inmobiliario cada vez más próximo al tamaño medio de la ciudad. No es un proceder extraño, ya que con frecuencia estos procesos que suelen

sembrar el recelo entre la promoción profesional por simple desconocimiento, comienzan en manos de propietarios de edificios en malas condiciones y ocupados por ellos mismos, que actúan en régimen de autopromoción, lo que permite a algún constructor entrar en contacto con el problema y extraer las primeras experiencias. De ahí se puede extender al resto del sistema de forma paulatina, afectando a edificios cada vez más importantes. Si consideramos la media de todas las operaciones con número de viviendas conocidas y la aplicamos al total de intervenciones de rehabilitación de carácter residencial, resultaría un total de 192 viviendas en todo el período, aunque estarían concentradas en los últimos tres años. Dentro de estos años supondrían una cifra superior a la mitad de la actividad de los grandes promotores, y equivalente a la de la pequeña promoción profesional. La otra vía de iniciación de esta actividad es la que lleva implícita la transformación de usos. Se trata, por regla general, de procesos de terciarización, cuya importancia o peso en el sector depende de la importancia que tengan en la actividad económica de la ciudad. No parece que esa actividad haya tenido un peso decisivo en el arranque de los procesos de rehabilitación en Segovia, ya que de las 65 operaciones censadas sólo 7 (no llega al 10%) implican la sustitución de viviendas por oficinas. Esta circunstancia, que en principio resta clientela solvente a los productos rehabilitados, que parece cortar una fuente importante de recursos de los que suele abastecerse el sector inmobiliario privado, puede representar a largo plazo una ventaja, ya que las rentas de capital procedentes del sector terciario terminan siempre por establecer una competencia desleal con las rentas salariales familiares, que se salda con subidas de precios de los productos inmobiliarios en las áreas de la ciudad propias para la rehabilitación, que impiden el acceso a estos lugares a todas las familias que no tengan un alto nivel de ingresos. Todo depende naturalmente del sentido y protagonismo que se le quiera dar a la rehabilitación, pero es bien evidente que no existe en Segovia un sector terciario capaz de tomar bajo su exclusiva responsabilidad la tarea de rehabilitar el patrimonio inmobiliario. Por el contrario, dada la calidad dual de ese patrimonio está claro que sólo el uso residencial, y especialmente el popular tiene la necesaria entidad (aunque carezca de los recursos necesarios) para hacer de la rehabilitación un hecho extendido a todo el conjunto urbano de forma coherente. Para ello es preciso que desaparezcan todas las interferencias que pudieran contribuir a dificultar el proceso. Mantener la actividad fuera de la banda de precios altos, puede facilitar la intervención, por otra parte inevitable, de las instituciones públicas, y sobre todo puede hacerla más asequible a los recursos de las familias con rentas bajas y medias, ya que es imprescindible que este espacio rehabilitado atraiga a la población correspondiente a este último tipo de rentas. En resumen, puede decirse que el patrimonio inmobiliario de la ciudad está todavía pendiente de rehabilitación. Apenas son doscientas las viviendas que ya han sido sometidas a este proceso de recuperación. La parte más notable, por su calidad histórico-artística, de este patrimonio situada principalmente en la ciudad alta, dentro del recinto amurallado, sigue un camino muy diferente al resto, y no parece correr los riesgos que amenazan a la vivienda antigua popular de los barrios de la ciudad. Esa parte noble, objeto de apropiación desde hace muchos años por grupos sociales que han ostentado su hegemonía en diferentes momentos, ha sido protagonista de una recuperación que ha adoptado diferentes formas pero que predominantemente la ha convertido en segunda residencia

de ciertos sectores, no necesariamente segovianos, vinculados a la cultura, al arte o a la vieja aristocracia. Esto quiere decir que se ha mantenido bastante al margen de la actividad cotidiana de la ciudad, y que desde el punto de vista inmobiliario se trata de un universo perfectamente acotado y separado del resto, componiendo un «paisaje turístico» que acompaña felizmente a las piezas más importantes de la ciudad.

Por lo demás, la actividad terciaria, circunscrita a su vez a determinadas zonas del espacio central de la ciudad, ha sido un cliente pasivo de este proceso que ni siquiera ha protagonizado el 10% de las operaciones. Todo apunta a que el grueso de esta actividad ha descansado hasta el momento en pequeñas promociones *ad hoc* que en muchas ocasiones están presididas por la autopromoción, es decir, por propietarios-usuarios que acondicionan el edificio en el que tienen su vivienda, o por grupos de futuros usuarios que adquieren un edificio para rehabilitar y ocupar posteriormente, siguiendo el ejemplo de otras ciudades españolas. Puede decirse que la rehabilitación popular está todavía por comenzar, y que dadas las circunstancias, es decir, dado el hecho de que la promoción privada apenas haya intervenido en las operaciones realizadas hasta el momento, va a ser necesario diseñar un sistema inmobiliario a la medida donde el papel principal tendrá que ser público.

5. Algunas consideraciones acerca de la geografía de la promoción

Antes de examinar cuáles podrían ser las características de ese nuevo sistema con fuerte participación pública conviene, para finalizar la descripción del sistema inmobiliario presente hasta donde nos es posible, hablar de su geografía, es decir de los lugares de la ciudad donde despliega su actividad. La comparación de los dos planos en los que se resume, por representación puntual, el conjunto de la intervención del sistema inmobiliario, del que se han excluido las pequeñas autopromociones, así como otras promociones atípicas en Segovia (cooperativas y promociones públicas directas, que por otra parte son poco relevantes), es de por sí bien elocuente.

El plano 1 recoge lo que se han considerado operaciones de rehabilitación, mientras que en el plano 2 se refleja el resto de la actividad inmobiliaria. Esta última se desplaza claramente hacia la periferia de la ciudad, aunque mantiene alrededor de treinta operaciones (construcciones previa demolición) en lo que podríamos considerar la ciudad histórica, que contrasta con las cuarenta representadas en el plano 1 como intervenciones de rehabilitación. Esto equivale a decir que en el espacio objeto de planeamiento especial de protección patrimonial, aún se dan más de un cuarenta por ciento de intervenciones de sustitución, no llegando al sesenta por ciento las que tratan de recuperar ese patrimonio, pero lo más significativo es que esta última actividad se lleva a cabo prácticamente en su totalidad por no profesionales, a través de fórmulas muy cercanas a la autopromoción, mientras que aquella está representada por promotores profesionales en mayor o menor grado, que concilian este quehacer transformador con operaciones de nueva planta en los bordes de la ciudad o en las nuevas periferias.

Ya hemos visto repetidamente la ausencia del sector profesional en la acción rehabilitadora, sin embargo el plano 2 nos ofrece información sobre la participación de los diferentes grupos promocionales profesionales en la transformación sustitutoria de los edificios

de la ciudad histórica. Su participación es bastante desigual aunque no presenta sorpresas. La mitad aproximadamente de las operaciones de sustitución corresponden a pequeños promotores. De hecho, la ciudad histórica es el campo característico de este tipo de promotor, siempre dependiente de la existencia previa de los servicios urbanísticos, y necesitado de un mercado seguro para su producto que acorte en lo posible el ciclo de rotación de sus recursos limitados.

La presencia del grupo promocional de mayor tamaño en la ciudad consolidada es muy pequeña, mientras que por el contrario los promotores medianos han intervenido en ella de forma proporcionalmente decidida, ya que el 40% de sus intervenciones en la ciudad han sido en ese espacio. El resto son actuaciones de carácter ocasional que seguramente guardan relación con la oportunidad de realizar una operación inmobiliaria rentable que, como es lógico, disfrutaban los propietarios de forma preferente.

El grueso de la promoción se concentra en el ensanche que se organiza en torno al paseo de Ezequiel González y en algunos de los nuevos barrios periféricos de la ciudad. Lo más notable es que no se puede decir que cada grupo promocional tenga una geografía propia, aparte de la que ya se ha comentado. Esto significa, que en estas zonas periféricas conviven pequeños con medianos y con grandes promotores, y que es el lugar característico del que hemos denominado G0, que hace operaciones similares a las de los grupos medianos y grandes pero desde posiciones no profesionales. Estas zonas periféricas ofrecen, pues, condiciones suficientemente flexibles para que pueda operar en ellas toda clase de promoción, si bien se adivinan algunas preferencias: los promotores medianos se concentran entorno a Ezequiel González, así como la mayor parte de los pequeños. Esta zona concreta parece reunir muchos atractivos para todo tipo de promotores, seguramente por estar identificada con una clientela de renta media. En todo caso, es el espacio que ofrece condiciones más universales para el sistema promocional.

Las demás zonas de la periferia segoviana parecen ser más selectivas, en especial los desarrollos que se organizan en torno a Santa Catalina y la carretera de Valladolid, donde dominan claramente los promotores mayores y una buena representación de los promotores ocasionales de tamaño más grande. En este área no hay intervención de promotores medianos, y la representación de los pequeños es poco relevante.

De nuevo ese extraño grupo G0 sobre cuya falta de participación habitual en el sistema no hay ninguna duda, adopta comportamientos paralelos a los de ciertos grupos profesionales de la promoción, y precisamente en aquellos lugares y tipos de productos donde esos grupos actúan de una manera más específica. La cuestión tiene su importancia porque no hay que olvidar que ese grupo G0 es el responsable de algo más del 17% de la producción inmobiliaria de la ciudad, y que si bien su manera de actuar (tamaño de las promociones sobre todo) y geografía se asemeja enormemente a la promoción profesional, difiere de ésta en aspectos tan notables como los momentos en que opera (ya hemos visto cómo alcanza sus máximos cuando la promoción más importante viene de retirada), que no parecen ser por cierto los más oportunos, y, sobre todo, que a diferencia de la actitud que tiene la gran promoción respecto a la rehabilitación, este tipo de promotor sí participa en ella, o al menos se ha podido detectar una serie de promotores ocasionales de un cierto tamaño que han participado en los últimos años en operaciones de rehabilitación

de una manera bastante clara: de 1987 a 1989 la tercera parte de las operaciones atribuidas a este grupo han sido rehabilitaciones.

La presencia de este grupo tan peculiar parece anunciar la existencia en la ciudad de una capacidad financiera no vinculada de forma permanente al sector inmobiliario que actúa, por razones de oportunidad, de forma esporádica, buscando rentabilidad segura en aquellos momentos en los que la inercia parece prolongar ciertas situaciones comprobadas de bonanza. En todo caso, un examen atento de estas promociones de rehabilitación a las que hacíamos referencia permite comprobar que se trata de localizaciones relativamente bien situadas y llevadas a la práctica por sociedades creadas para la ocasión, aunque sería preciso ahondar más en estos aspectos para conocer los cauces de penetración del capital en el sector y los objetivos últimos, ya que todas están asociadas a la creación de espacios terciarios, además de los tradicionales comerciales y de vivienda.

En consecuencia, podemos decir que existen tres ámbitos promocionales característicos: la ciudad histórica, el ensanche de Ezequiel González y los núcleos más periféricos de la carretera de Valladolid y La Granja.

La ciudad consolidada, aunque no es un espacio fuertemente selectivo desde el punto de vista de la tipología promocional, es sin embargo el lugar preferente de los pequeños y medianos promotores sobre todo en operaciones de sustitución de edificios, y de la pequeña y mediana autopromoción, tanto en sustitución como en supuestos de rehabilitación. El ensanche Sur es el espacio más universal gracias al alto grado de urbanización adquirido, a su connotación social de espectro medio, y a la flexibilidad de tamaños de actuación que ofrece. Por el contrario, las restantes periferias son espacios reservados casi exclusivamente a los promotores con más capacidad.

En el momento en que este espacio universal del ensanche Sur pueda comenzar a agotarse, lo cual no parece demasiado lejano, la pequeña promoción y aún la mediana perdería un campo de actividad que hasta la fecha ha sido su principal soporte. Salvo que nuevas operaciones de urbanización de patrocinio público se pusieran en marcha, estos promotores se verían obligados a transformar su actividad o a desaparecer. La única transformación posible sería aquella que les permitiera seguir actuando en la ciudad consolidada, aunque esta vez estaría condicionada por su participación en operaciones de rehabilitación. De esta forma, el éxito de una política de rehabilitación determinada mantiene unidos el futuro de la periferia y el del centro, en definitiva depende de la desviación de los recursos públicos en el sentido de primar la acción en la ciudad histórica. El proceso de rehabilitación del parque inmobiliario de una ciudad, absorbe una gran cantidad de recursos que no pueden compartirse con operaciones de ensanche o con la creación de nuevos conjuntos periféricos que, ya se ve, atraen preferentemente a los grupos profesionales del sector. Todas las consideraciones realizadas hasta aquí nos han permitido trazar el escenario en el que se mueve el sistema promocional, tanto en lo que se refiere a la nueva construcción como a los procesos de transformación de la ciudad existente, como a la rehabilitación. Parece, pues, oportuno hacer un resumen de aquellos aspectos relacionados con la conservación del patrimonio edificado, que se han ido desgranando en los diferentes apartados de estas reflexiones, ya que no hay que olvidar que este estudio está vinculado a la redacción del planeamiento especial de reforma interior de la ciudad.

6. El escenario de la rehabilitación

No es fácil hacer pronósticos respecto a la evolución de un mecanismo tan complejo como es el sistema inmobiliario de una ciudad; sin embargo, no resulta aventurado decir que cualquier modificación en el funcionamiento del actual sistema tendrá que proceder de un cambio en el comportamiento y pautas de uso del espacio de la población existente, toda vez que no se esperan ni crecimientos demográficos apreciables, ni transformaciones importantes de las estructuras sociales. Este cambio de comportamiento tendrá que tener su reflejo en la actitud de los poderes públicos, es decir, tendrá que reflejarse en una política específica que, dadas las condiciones del parque inmobiliario de la ciudad, deberá ser una política de vivienda de carácter social.

Así pues, el escenario principal en el que se tiene que desenvolver la rehabilitación es el que proporciona una política de vivienda social, todo ello sin perjuicio de que el patrimonio inmobiliario que podríamos calificar de «monumental», disponga de sus propios mecanismos de conservación adaptados a los usos y posibilidades de sus propietarios y usuarios.

Tanto la rehabilitación como la vivienda social, que resultan así unidos, parecen ser ocupaciones poco atractivas para la promoción profesional privada, de manera que mucho tendrán que variar las condiciones en las que se mueve el sistema para que este grupo promocional participe activamente en el proyecto.

Esto significa que el grueso de los recursos públicos tendrán que concentrarse en el proceso de rehabilitación, y tratar de apoyar mediante fórmulas financieras y el auxilio técnico preciso la actividad de la autopromoción. Después de todo, la rehabilitación, cuando tiene una fuerte componente popular, no necesita un aparato promotor que se mueve por estrictos criterios de rentabilidad, que sólo puede extraerse de profundos cambios de usos y de la sustitución de los efectivos demográficos presentes por otros de nivel de renta superior (una clientela que, por cierto, no abunda en Segovia). Sólo necesita financiación adecuada y un sector de la construcción con la experiencia suficiente para garantizar la calidad y el coste más ajustado de las obras. Por otra parte, el sector profesional de la promoción ya ha demostrado hasta ahora su poca inclinación a participar en los procesos de rehabilitación, ni siquiera cuando reúnen todas las condiciones para ser rentables (buena localización central, terciarización de usos, mejora de niveles de renta).

La fuerte dualización social y, en consecuencia, de la propia estructura urbana que Segovia ha heredado se adapta mal a la actual emergencia de grupos sociales intermedios. La necesidad de crear un espacio para estos nuevos grupos parece haber alimentado los desarrollos de zonas de ensanche como las de Ezequiel González, pero no parece haber interesado operaciones de transformación o de rehabilitación de zonas mejor situadas respecto al centro de la ciudad como sería la ciudad baja o los barrios históricos. El uso y ocupación de la ciudad histórica, no parece pues formar parte del universo cultural, ni de la forma de vida de esos nuevos grupos sociales de renta media que podrían haber protagonizado la operación de reforma interior. Después de todo la actividad del sector inmobiliario profesional y las expectativas de su clientela más significativa, no son sino las dos caras de una misma moneda.

El agotamiento de las zonas de ensanche que hasta ahora han ido absorbiendo el crecimiento de la ciudad, alojando a los nuevos efectivos de rentas medias, puede permitir dirigir los recursos de esta clase social hacia operaciones de reforma interior que aliviaran la excesiva responsabilidad del sector público en esta tarea, y permitiera la concentración de los recursos de éste, allí donde fueran realmente precisos.

En estas labores podrían participar prácticamente todos los componentes del sector promocional pero, en especial, los de tamaño medio y pequeño. La tarea es muy amplia, ya que los estudios del parque edificado han detectado que el 75% de las propiedades están degradadas, de las que casi el 40% podrían ser objeto de operaciones de intensa reforma o demolición, con lo cual se abriría para la promoción privada un campo importante de intervención, que habría que articular con la rehabilitación más suave de aproximadamente la mitad del parque existente, que cuenta con un 21% de viviendas vacías y una baja ocupación en general. Realmente no sería demasiado complicado para la promoción incluso profesional, que tiene que adquirir el inmueble o establecer con la propiedad acuerdos de aportación, reconvertir su actividad en los próximos años.

La componente social de este proceso quedaría reducida a los supuestos de rehabilitación y realojamiento de la población con menores recursos. Al conjunto existente de ayudas a la rehabilitación y a los programas de vivienda social, habría que añadir una fuerte disposición de recursos municipales y establecer con el sistema financiero local los mecanismos de financiación oportunos, que en muchos casos, habida cuenta de la edad de los usuarios, podrían adoptar la forma de entregas a cuenta del valor de la vivienda que pasaría al final a ser propiedad de las entidades financieras, o de las compañías de seguros que podrían intervenir, o de sociedades inmobiliarias creadas al efecto que podrían ser municipales. Con ello no se agravaría la frágil economía de estos grupos sociales más débiles, y en caso de constituirse estas sociedades municipales, el ayuntamiento dispondría en el futuro de un parque inmobiliario bien situado, obtenido a un coste bajo y que posibilitaría la práctica de las políticas de alojamiento más adecuadas en cada momento.

Estas operaciones del sector público son más asequibles cuando se opera en momentos de crisis inmobiliaria que como la actual está provocada por un agotamiento de la demanda de rentas altas. Es entonces cuando las baterías de ayudas al conjunto del sector inmobiliario se incrementan, al tiempo que se estabilizan e incluso descienden los precios de los productos edificados. De esta forma se actúa en un medio libre de las altas presiones que originan los movimientos alcistas de los precios que podrían dar al traste con la ejecución del planeamiento especial.

En resumen, puede decirse que la rehabilitación de los barrios históricos de la ciudad es posible y es aconsejable realizarla dentro de los próximos años, pues se va a disfrutar de condiciones excepcionales tanto desde el punto de vista del mercado como de las ayudas económicas y financieras, así como la de la sensibilidad política necesaria. Se trata de un proceso complejo donde hay que articular la reforma y revitalización con el realojamiento de los segmentos de población más débiles, y donde la promoción profesional, la autopromoción y la acción pública deben repartirse los papeles.

Hasta ahora hay que destacar el papel jugado por la autopromoción, en especial la que viene representada por grupos profesionales o de actividades que se identifican con el

espacio de la ciudad consolidada, pero esta acción es insuficiente si no va acompañada por el resto del sistema inmobiliario. En todo caso ha servido para demostrar la viabilidad de las operaciones, y para ir sentando un conocimiento experimental de los procesos de rehabilitación, que permita aclarar algunas de las incertidumbres que suelen bloquear este tipo de intervenciones.

Es evidente que sólo si se logra convertir en un proyecto global de todas las fuerzas presentes en la ciudad, puede conseguirse una recuperación real, no discriminatoria, de la ciudad histórica. Esto no tiene por qué suponer un descalabro o un perjuicio apreciable para el sector promocional de la ciudad. En realidad la cuestión se reduce a modificar las condiciones en las que generalmente se establece la colaboración entre el sector público y el privado y sustituir el objeto urbano a construir (un ensanche) por una rehabilitación revitalizadora de un tejido existente, algo en lo que el sector privado no ha estado muy interesado hasta el momento a no ser en sus aspectos más transformadores.

En los supuestos de ensanche, el sector público carga con el grueso de los costos de urbanización, ya sea antes de la edificación o sea después, cuando tiene que suplir todas las deficiencias de infraestructuras y de equipamientos que deja tras de sí la intervención inmobiliaria privada. Aquí esta labor queda muy reducida y en su lugar adquiere mayor peso la colaboración financiera y el desarrollo de una acción social directamente dirigida a las personas que más lo necesitan, con lo que su legitimación política es clara e indiscutible. Para la promoción profesional se trata de volver al lugar donde nació y ha desarrollado siempre el grueso de su actividad, pero con unos objetivos diferentes, ahora más a su alcance puesto que ya existen datos sobre la dimensión y costo de las operaciones de rehabilitación y sobre los precios que pueden alcanzar esos productos rehabilitados en el mercado, por lo que ya es posible saber cuánto se puede pagar por el edificio a rehabilitar, es decir, la parte que correspondería a la propiedad del inmueble, que hasta hace poco era una incógnita difícil de conocer. Por otra parte, en las nuevas periferias de la ciudad todavía queda suficiente campo de maniobra para la actividad de los promotores de mayor tamaño, aunque el estudio ha demostrado que no desprecia ninguno de los *nichos* posibles de actividad.

Puede decirse que la ejecución del planeamiento especial exige un giro enérgico del sistema promocional pero ese cambio está a su alcance con ligeros reajustes que no tienen por qué suponer una reestructuración del sector, que por cierto ya se produjo por la crisis de exceso de oferta de 1983 y amenaza con reproducirse a menor escala en breve, sin que haya intervenido para nada el proceso de rehabilitación, que puede ser un buen refugio de calidad en esos momentos, sobre todo si se beneficia de una financiación privilegiada. En todo caso la voluntad política y la gestión de los poderes locales y regionales van a ser decisivos en este cambio de acción inmobiliaria.



EL PLAN ESPECIAL DE PROTECCION Y REFORMA INTERIOR DEL BARRIO DE «EL CARME» DE VALENCIA; UNA PROPUESTA DE RECONSTRUCCION URBANA

Fernando Gaja Díaz

Introducción

Hace doce años se celebraban, tras un paréntesis de cuatro décadas, las primeras elecciones municipales libres. Como consecuencia de los resultados, los gobiernos municipales de las mayores ciudades fueron asumidos por partidos de izquierda. Repasando los programas electorales y las declaraciones públicas, destaca la importancia concedida —no podía ser de otra forma— a las cuestiones urbanísticas en general, y en particular a la situación y propuestas de intervención en los Centros Históricos. Han pasado, pues, casi tres legislaturas, tiempo suficiente para permitir el análisis de lo propuesto, y de lo ejecutado, así como de la evolución de los cascos antiguos de las grandes ciudades en este período. En esta docena de años los cambios en las estrategias de intervención en los Centros Históricos han sido más que notables. Vamos a intentar en esta ponencia evidenciar la evolución de dichas propuestas, a través de la consideración de un caso singular: el barrio de «El Carme» de la «Ciutat Vella de València». Precisamente para este barrio se aprobaba definitivamente el pasado 14 de febrero un Plan Especial de Protección y Reforma Interior que venía a sustituir a otro de 1984, formulado por la misma corporación que ahora lo revisaba. Habían pasado sólo siete años desde su aprobación —cinco desde la toma de la decisión de su revisión—, plazo que en urbanismo puede considerarse como anormalmente breve. Convendrá, pues, reflexionar, tras una breve introducción al barrio, sobre las razones que han impulsado la redacción de un nuevo plan, y acerca de las nuevas estrategias y alternativas que se proponen.

El barrio de «El Carme»: Breve descripción y análisis de las propuestas de intervención entre 1979-1984

Situado en el cuadrante Noroeste de la Ciutat Vella de València, y ocupando una superficie de unas 33 Ha., «El Carme» es uno de los barrios de más acusada personalidad de dicho

recinto. Históricamente es, sin embargo, uno de los de más tardía formación; quedaba totalmente fuera de la ciudad romana, y sólo parcialmente dentro del recinto amurallado árabe, del que todavía se conservan importantes fragmentos. En el siglo XIV, y como consecuencia de la ampliación de la muralla, todo el barrio pasa a quedar englobado por la nueva cerca cristiana.

Dentro de la ciudad medieval «El Carme» es una zona de fuerte implantación gremial, aunque contiene asimismo áreas de residencia noble, si bien su situación periférica y alejada de las zonas institucionales y de las sedes del poder, explican la aparición de grandes espacios ajardinados y huertos, muchos de ellos gremiales o de la iglesia. Destaca el llamado del «Partit» o «Pobla de les femes pecadrius» —el gigantesco burdel regulado por una bula papal— que ocupa una gran extensión en su extremo norte, zona de tardía urbanización y que despierta enormes expectativas en la actualidad.

Diversos planos —el Tosca de 1704, p.e.— permiten establecer que el barrio apenas fue transformado hasta el desarrollo, en el XIX, de operaciones urbanas como consecuencia de las desamortizaciones. El resto llega prácticamente inalterado hasta los años 40 de este siglo; desde entonces el barrio ha entrado en una dinámica de abandono y deterioro, potenciada por la aprobación de unos planes («Reforma Interior» de 1911 y 1928 —los llamados planes Aymamí y Goerlich respectivamente—, «Parciales» de 1960...), deliberadamente destructores de sus características «históricas».

«El Carme» ofrece en la actualidad una imagen rota y heterogénea: áreas renovadas —más próximas al modelo de «Ensanche», y nada integradas en el resto— se sitúan a pocos metros de bolsas de miseria; monumentos y ruinas, aperturas desproporcionadas e inconclusas; callejuelas angostas, mal ventiladas y peor asoleadas; solares procedentes de las fincas que año tras año se caen, frente a los palacios y casonas señoriales; los coches que ocupan cualquier superficie accesible, alcanzando calles para las que no fueron pensados. Y una población que lo abandona, donde sólo quedan los marginados y los ancianos (la población de «El Carme» ha pasado de 14.124 habitantes en 1970 a 7.059 en 1986, mientras que el conjunto de la «Ciutat Vella» pasaba de 56.391 a 30.125 en el mismo período). Un cuadro muy semejante al de otros muchos Centros Históricos que han entrado en la llamada espiral de destrucción, paso previo, y justificador, de su posterior renovación.

En este contexto, que podemos calificar sin paliativos de decadencia y abandono, el Ayuntamiento encarga, y aprueba en 1984, tras la toma de algunas medidas de emergencia a fin de detener la avalancha de derribos que estaba teniendo lugar (p.e. un Avance de Catálogo del Patrimonio), un Plan Especial de Protección de naturaleza abiertamente conservacionista, cuyas determinaciones vamos a considerar con algún detalle.

El Plan Especial de Protección (PEP'84)

Este plan tenía como objetivo básico impedir las demoliciones, que desde los años sesenta se cebaban con el Centro Histórico, impulsados por un plan (el «Plan Parcial 1-3-4» de 1960) que otorgaba enormes aumentos de edificabilidad, al tiempo que proponía grandes aperturas (p.e. la avenida del Oeste que cruzaba, y arrasaba, la Ciutat Vella de norte

a sur, entre otras). Fue redactado en un momento en que se había producido una fuerte reacción en los medios profesionales —motivado por la evidencia de la acción destructora de décadas anteriores—, instrumentándose a través de una protección del patrimonio arquitectónico de tipo extensivo (el 81% de los edificios del barrio fueron protegidos en algún nivel).

Al cabo de tan sólo cuatro años el gobierno municipal decidió, a la vista de la falta de efectos regeneradores, del estado de «congelación» en que había entrado el barrio, cambiar de estrategia, reformulando propuestas de intervención desde unas posiciones que podríamos calificar de menos conservacionista y pasivas, y de mayor intervención y protagonismo público.

Alternativas de planeamiento: El Plan de Protección y Reforma Interior de 1991 (PEPRI'91)

La formulación de un nuevo Plan Especial se inscribe, en lo que se ha dado en llamar la IIª generación de planes para Centros Históricos. Las diferencias de estrategia con respecto al anterior PEP'84 se evidencian en dos cuestiones: en cuanto a los espacios no parcelados —en el tratamiento de la trama urbana, sobre la que se proponen actuaciones de reforma y aperturas— y en los espacios parcelados o edificados —en la reconsideración de los niveles de protección, aliviando su rigidez y extensión, y permitiendo la sustitución controlada—. Otras consideraciones en las que se producía un vuelco considerable de estrategia afectaban a la gestión y, en menor medida, al tráfico.

No puede soslayarse, a la hora de hacer balance, la fuerte contestación social a la que se tuvo que hacer frente. Nos detendremos en esta faceta, que puede arrojar luz sobre los aspectos críticos de las nuevas propuestas de intervención en los Centros Históricos.

Propuestas de intervención: la creación de nuevos espacios públicos

La mejora del espacio urbano de un barrio histórico, degradado y congestionado, pero a la vez en proceso de vaciamiento, se intentó a través de la apertura de espacios públicos (plazas y jardines), adecuados a la escala del medio, e integrados en el marco y características formales de la trama urbana. Se partía, como hipótesis de la intervención, del mantenimiento de la estructura y trama urbana, pero no de su conservación inalterada. En este sentido se propusieron 18 operaciones de apertura de nuevos espacios que, configurando un «rosario» de plazas y espacios públicos peatonales, contribuyeran simultáneamente a la mejora de las condiciones del medioambiente urbano e indujeran una renovación edilicia —controlada— en sus inmediaciones, abandonando la idea de intervenir puntualmente —salvo en áreas bien conservadas, de alto valor monumental o transformadas.

Esta estrategia de intervención ya había sido ensayada anteriormente en los Planes Especiales de Reforma Interior de la Ciutat Vella de Barcelona (Raval y Sector Oriental sobre todo), aunque la escala de la intervención era más contundente y de alguna forma

próxima al «sventramento» decimonónico. En nuestro caso se apostaba por la creación de una red de pequeñas, en general, plazas encadenadas. Es decir, frente al vaciamiento o la apertura viaria, se optaba por el «esponjamiento», término que parece haber hecho fortuna a la hora de etiquetar esta intervención.

Es evidente que estas propuestas no guardan la mejor relación con las mencionadas aperturas viarias de origen decimonónico y que se han perpetuado hasta bien entrado el siglo XX. Los espacios resultantes son áreas con un destino peatonal, espacios públicos de relación social, en absoluto destinados a satisfacer las insatisfactibles demandas del tráfico rodado.

Consecuencias sociales e impugnación vecinal

A nadie se le puede escapar el coste social que propuestas de este tipo pueden entrañar. El riesgo de expulsión de las débiles capas sociales residentes en el barrio, es elemento común con las aperturas viarias mencionadas, situación confirmada por similares intervenciones en otros centros históricos. Pero la alternativa no es permitir que el barrio se pudra lentamente, para que cuando su estado sea ya irreversible, terminal, se pueda justificar pura y simplemente su demolición y transformación en «centro urbano». La experiencia demuestra, igualmente, que ésta ha sido la estrategia seguida en muchas ciudades europeas. La bien intencionada estrategia de rehabilitación universal y puntual se ha demostrado inviable por razones económicas y probablemente ni siquiera es recomendable desde un punto de vista arquitectónico. En definitiva, se considera que la paralización de las nuevas actuaciones —de «esponjamiento»— no podía justificarse en base a este peligro real.

El plan señala como uno de sus objetivos el mantenimiento de la población residente, y a fin de evitar estas consecuencias indeseables, se formulan una serie de medidas que eviten el riesgo de expulsiones. Ello se ha llevado a cabo mediante la delimitación y ejecución de «Unidades de Actuación Integradas», gestionadas preferentemente por la iniciativa pública. Sólo si la administración pública no dispusiera de los recursos, financieros o técnicos, suficientes para llevarlas a cabo podría optarse por su adjudicación a la iniciativa privada mediante el correspondiente concurso; es la llamada expropiación por concesión. Este mecanismo de gestión requiere la determinación cuidadosa de las necesarias cautelas y requisitos que impidan la alteración de los objetivos sociales del plan.

El mecanismo de ejecución que se propone debe controlarse muy cuidadosamente. En qué sentido se oriente dependerá de las determinaciones que contengan las Bases de los Concursos de las diferentes Unidades de Actuación. Entonces será el momento de materializar el derecho al realojo de los vecinos que este plan consagra como irrenunciable. Precisamente los sistemas de actuación que el plan propone tienen por objetivo garantizar este derecho. Pero lo que no puede proponerse es el «que-me-quede-como-estoy» en un barrio que en los últimos quince años ha perdido el 50% (!!) de su población y donde con cada temporal de lluvias se hunden varios edificios (cuatro, incluso con víctimas mortales, en el último de septiembre).

El movimiento vecinal, muy potente y enraizado todavía en el barrio, partió de una postura de abierto enfrentamiento con las propuestas del plan. En honor a la verdad debe

reconocerse que su postura no carecía de toda base: a medida que pasaban los años los vecinos veían cómo, mientras el barrio literalmente se hundía, la Administración aprobaba plan tras plan, sin materializar inversiones y actuaciones ya comprometidas en anteriores planes.

Los vecinos no entendían que en cinco años se revisara el planeamiento sin haber intentado, hasta el final, aplicar las estrategias que en él se contemplaban.

Así pues, la actitud inicial de los vecinos fue de abierto enfrentamiento y contestación que se materializó en manifestaciones, campañas de pintadas, referendums populares, etc... Bajo esta presión se iniciaron conversaciones que han permitido limar diferencias, incluir algunas de sus propuestas, y explicar la necesidad de un cambio de estrategia —que el equipo redactor entendía como imprescindible— hasta llegar finalmente a un plan aceptado en términos generales por los propios vecinos.

Sin embargo, el movimiento vecinal mantiene parte de su desconfianza inicial y, de hecho, sus manifestaciones finales son bastante escépticas, respecto a la real voluntad de ejecutar el plan aprobado. No sin cierta ironía han acabado despidiéndose «hasta el próximo plan».

Edificación: ¿Protección generalizada o sustitución selectiva y controlada?

Fue este punto uno de los más polémicos, por cuanto los criterios y la estrategia de protección del patrimonio cambiaban sensiblemente respecto al PEP'84. La estrategia del PEPRI'91 fue partir de que el estado de conservación y las posibilidades de recuperación viable de un amplio porcentaje del parque edificado obligaban a reconsiderar la anterior propuesta de protección generalizada.

En la actualidad, el barrio de «El Carme» se desmorona físicamente. Los edificios tradicionales del barrio, con edades próximas, o superiores, a los 100 años en su mayoría, y una estructura de muros de carga de ladrillo macizo y vigas de madera, han agotado con creces su período vital, encontrándose en un estado generalizado de ruina. Ante este panorama se llegó a la conclusión de que no era viable, económica (los costes por metro cuadrado de una rehabilitación en profundidad superaban los de nueva planta), social (el régimen de tenencia dominante en 1984 era la propiedad horizontal en alquiler, que alcanzaban al 45% de los inmuebles), ni arquitectónicamente (la presencia de tipologías de casi imposible adaptación, como p.e. la llamada «Casa Obrador»), una rehabilitación generalizada del parque edificado, que afectara al 81% de sus edificios, como proponía el anterior PEP de 1984.

Se afirma que el barrio de «El Carme» es un espacio histórico, y realmente lo es; pero lo es por la pervivencia, en líneas generales, de una estructura urbana que los caracteriza y dota de personalidad propia. Sin embargo, es radicalmente falso que la mayoría de sus edificios sean medievales, y mucho menos árabes. La inmensa mayoría de los edificios son del siglo XIX, y casi no llegan al 15% los anteriores (el 68% de los edificios del barrio han sido construidos a lo largo del siglo XIX, siendo anteriores tan sólo el 12%, es decir 86 edificios). Si en el siglo XIX se hubiera prohibido, o dificultado, la sustitución masiva que tuvo lugar, el barrio sería hoy una zona absolutamente ruinosa, un área arqueológica, no un barrio habitado. Es bien cierto que las pautas de sustitución hasta

descarga o acceso a la propiedad. Finalmente existían otros espacios peatonalizados, que podríamos llamar «duros» o absolutamente incompatibles, en los que no se admitía, bajo ningún concepto, la circulación rodada.

Estas determinaciones se complementaban con algunas precisiones, con el fin de garantizar que todo inmueble fuera accesible en vehículo, aunque fuera con restricciones, y con operaciones públicas de construcción de estacionamientos destinados para residentes. Los índices de motorización (322 vehículos/1.000 habitantes y sobre todo 4,35 metros lineales de acera/vehículo, suponiendo la ocupación al 100% de todos los espacios viarios, dato que se sitúa en 1,12 en su parte remodelada) no dejaban lugar a otra opción. El Centro Histórico no puede resistir la avalancha de coches que diariamente se vuelca sobre él, produciendo un deterioro muy grave de las condiciones ambientales.

Pues bien, todas las medidas propuestas, que suponían además la construcción de 2.784 plazas en garajes públicos, han quedado vacías de sentido. En efecto, gracias a la fuerte oposición de la «Asociación para la Revitalización del Centro Histórico» —dependiente de la Confederación Empresarial Valenciana— (que desde una posición absolutamente miope asocia la supervivencia del comercio tradicional con la accesibilidad libre —e imposible— en coche), apoyada por el Servicio de Circulación y Transportes del Ayuntamiento de València (anclado en una concepción desarrollista de la regulación del tráfico, que hace de la creación de viarios más amplios y de la irrestricción cuestión central), todas las determinaciones del plan referentes a tráfico fueron inutilizadas en el último momento, al pasar a tener carácter únicamente orientativo y no vinculante. Incluso el compromiso por parte de dicho servicio de redactar, y exponer al público para su debate, un Plan de Regulación del Tráfico en la Ciutat Vella ha quedado eliminado.

A modo de conclusión

La estrategia del plan ha sido, para conservar y recuperar un barrio sin avanzado estado de decadencia, redactar un documento con posibilidades de ejecución, y no aferrarse a una posición de defensa numantina, que conduciría a su desaparición. Otros aspectos del plan —las diferencias en los niveles de protección y los criterios de renovación, la dotación de equipamientos, la resolución de la accesibilidad para los vecinos y la consiguiente implantación de estacionamientos, etc...—, quedan fuera de la extensión de espacio razonable de una ponencia, pero están todos ellos conectados con la idea central: reconstruir un barrio histórico, introduciendo las mejoras necesarias para hacer de él una zona residencial integrada con el resto de la ciudad, superando la marginalidad y evitando su transformación en centro urbano terciarizado.

LOS APARCAMIENTOS SUBTERRANEOS EN LOS CENTROS HISTORICOS

Rafael Ruipérez Palmero

Como preámbulo, tengo que decir que mi exposición va a tener su base en la visión de los temas desde la perspectiva conjunta de mi pertenencia a una asociación ecologista, preocupado por la calidad de vida en las ciudades; y mi condición de estudiante de arquitectura, interesado y sensibilizado con los problemas urbanísticos. Dos aspectos que por otra parte están íntimamente unidos.

Antes de entrar en la materia concreta que me ha traído aquí, parece interesante exponer de manera somera cuál es la situación presente por lo que se refiere a los problemas del tráfico en las ciudades y más concretamente en sus centros históricos. Para ello he preferido hacerlo de una manera poco ortodoxa, ya que como no es el tema de mi ponencia puedo permitirme esa pequeña licencia. Así que les voy a contar un pequeño cuento que ilustra el problema de manera muy sencilla. Se trata de un relato escrito por un autor italiano llamado Gianni Rodari que se titula *El flautista y los automóviles* y que dice así:

Había una vez una ciudad invadida por los automóviles. Los había en las calles, en las aceras, en las plazas, dentro de los portales. Los automóviles estaban por todas partes: pequeños como cajitas, largos como buques, con remolque, con caravana. Había automóviles, tranvías, camiones, furgonetas. Había tantos que les costaba trabajo moverse, se golpeaban, estropeándose el guardabarros, rompiéndose el parachoques, arrancándose los motores. Y llegaron a ser tanto que no les quedaba sitio para moverse y se quedaron quietos. Así que la gente tenía que ir andando. Pero no resultaba fácil, con los coches que ocupaban todo el sitio disponible. Había que rodearlos, pasarlos por encima, pasarlos por debajo. Y desde por la mañana hasta por la noche se oía:

—Ay!

Era un peatón que se había golpeado contra la puerta de un coche. Estos eran dos peatones que se habían topado arrastrándose bajo un camión. Como es lógico, la gente estaba completamente furiosa.

—¡Ya está bien!

—¡Hay que hacer algo!

—¿Por qué el alcalde no piensa algo?

El alcalde oía aquellas protestas y refunfuñaba:

—Por pensar, pienso. Pienso en ello día y noche. Le he dado vueltas incluso todo el día de Navidad. Lo que pasa es que no se me ocurre nada. No sé qué hacer, ni qué decir, ni de qué árbol ahorcarme. Y mi cabeza no es más dura que la de los demás. Mirad qué blandura.

Un día se presentó en la alcaldía un extraño joven. Llevaba una chaqueta de piel de cordero, abarcas en los pies, una gorra cónica con una enorme cinta. Bueno, que parecía un gaitero. Pero un gaitero sin gaita. La guardia le contestó secamente:

—Déjale tranquilo, no tiene ganas de oír serenatas.

—Pero no tengo la gaita.

—Aún peor. Si no tienes una gaita ¿por qué te va a recibir el alcalde?

—Dígale que sé cómo liberar a la ciudad de los automóviles.

—¿Cómo? ¿Cómo? Oye lárgate, que aquí no se tragan ciertas bromas.

—Anúnciame al alcalde, le aseguro que no se arrepentirá...

Insistió tanto que el guardia tuvo que acompañarle ante el alcalde.

—Buenos días señor Alcalde.

—Sí, resulta fácil decir buenos días. Para mí solamente será un buen día aquel en el que...

—... ¿La ciudad quede libre de automóviles? Yo sé la manera.

—¿Tú? ¿Y quién te ha enseñado? ¿Una cabra?

—No importa quién me lo ha enseñado. No pierde nada por dejarme que lo intente. Y si me promete una cosa, antes de mañana ya no tendrá más quebraderos de cabeza.

—Vamos a ver, ¿qué es lo que tengo que prometer?

—Que a partir de mañana los niños podrán jugar siempre en la Plaza Mayor, y que dispondrán de carruseles, columpios, toboganes, pelotas y cometas.

—¿En la Plaza Mayor?

—En la Plaza Mayor.

—¿Y no quieres nada más?

—Nada más.

—Entonces, chócala. Prometido. ¿Cuándo empiezas?

—Inmediatamente, señor alcalde.

—Venga, no pierdas un minutos...

El extraño joven no perdió ni siquiera un segundo. Se metió la mano en el bolsillo y sacó una pequeña flauta, tallada en una rama de morera. Y para colmo, allí, en la oficina del alcalde, empezó a tocar una extraña melodía. Y salió tocando de la alcaldía, atravesó la plaza, se dirigió al río...

Al cabo de un momento...

—¡Mirad! ¿Qué hace aquel coche? ¡Se ha puesto en marcha solo!

—¡Y aquél también!

—¡Eh! ¡Si aquél es el mío! ¿Quién me está robando el coche? ¡Al ladrón! ¡Al ladrón!

—¿Pero no ve que no hay ningún ladrón? Todos los automóviles se han puesto en marcha...

—Cogen velocidad... Corren...

—¿Dónde irán?

—¡Mi coche! ¡Para, para! ¿Quiero mi coche!

Los coches corrían desde todos los puntos de la ciudad, con un inaudito estruendo de motores, tubos de escape, bocinazos, sirenas, claxon... Corrían, corrían solos.

Los automóviles corrieron hacia el río y se lanzaron uno tras otro con un último gemido de claxon. El último en zambullirse fue el del alcalde. Para entonces la Plaza Mayor ya estaba repleta de niños jugando y sus gritos festivos ocultaban los lamentos de los ciudadanos que habían visto cómo sus coches desaparecían a lo lejos, arrastrados por la corriente.

Por fin el flautista dejó de tocar, alzó los ojos y únicamente entonces vio a la amenazadora muchedumbre que marchaba hacia él, y al señor alcalde que caminaba al frente de la muchedumbre.

—¿Está contento, señor alcalde?

—¡Te voy a hacer saber lo que es estar contento! ¿Te parece bien lo que has hecho? ¿No sabes el trabajo y el dinero que cuesta un automóvil? Bonita forma de liberar la ciudad...

—Pero yo... pero usted...

—¿Qué tienes tú que decir? Ahora, si no quieres pasar el resto de tu vida en la cárcel, agarras la flauta y haces salir a los automóviles del río. Y ten en cuenta que los quiero todos, desde el primero hasta el último.

—¡Bravo! ¡Bien! ¡Viva el señor alcalde!

El flautista obedeció. Al sonido de su instrumento mágico los automóviles volvieron a la orilla, corrieron por las calles y las plazas para ocupar el lugar en el que se encontraban, echando a los niños, a las pelotas, a los triciclos, a las amas de cría. Todo volvió a estar como antes. El flautista se alejó lentamente, lleno de tristeza, y nunca más volvió a saber de él.

Seguro que muchos alcaldes con problemas similares en sus ciudades, se han debanado los sesos de la misma manera, pensando en qué medidas tomar para solucionarlos. O también es posible que estén esperando a que ese flautista mágico llame a la puerta de la alcaldía para proponerles una solución milagrosa del problema.

Todos hemos oído hablar de Bernhard Winkler, quien, aunque no viste chaqueta de piel de cordero, ni lleva gorra cónica, es conocida como «el mago del tráfico» y que ya ha hecho sonar la flauta en Bolonia y otras ciudad europeas. Incluso ha llegado hasta Madrid para ofrecer sus servicios.

Algunos conocerán las propuestas que hace con más o menos detenimiento. No nos interesa, en este momento, saber cuáles son exactamente esas propuestas. Lo que sí que nos interesa es saber que una de las cosas que no propone y que incluso desaconseja enérgicamente es la construcción de aparcamientos subterráneos públicos en los centros históricos.

Contradiendo este planteamiento, parece ser que este tipo de iniciativas de construcción de aparcamientos están volviendo a ser tomadas en consideración por algunos ayuntamientos, como puede ser el caso de Valladolid, Soria, Vigo... Tomando como referencia una propuesta de este tipo que está sobre la mesa y en tramitación en la ciudad de donde vengo, Valladolid, voy a abordar este asunto, haciendo las consideraciones que me parece que hay que tener en cuenta y que justifican la no construcción de aparcamientos, viendo por último qué medidas alternativas se pueden tomar para solucionar el problema.

Hay quien ha comentado que esta nueva ola de infraestructuras subterráneas es en parte producto de que las empresas constructoras, dedicadas hasta ahora mayoritariamente a la construcción de viviendas por doquier, con el freno que está sufriendo en estos momentos el mercado inmobiliario; tienen que dirigir sus inversiones hacia otro tipo de obras. Y una de ellas que parece que tiene futuro es la de los aparcamientos subterráneos. De hecho en Valladolid hay ya en marcha varios proyectos para residentes en los barrios, que por falta de previsión no cuentan con ellos en los edificios de viviendas pensando que los obreros no llegarían a disponer la mayoría de su propio automóvil. Están planteados más de 20 de este tipo, además de los que se proponen en el centro que son 3. Pero el tema de los residentes en los barrios es de otra índole y no se puede comparar con el que nos ocupa, así que retomaremos el discurso.

Si dejamos, en principio, de lado el tráfico de tránsito por el centro para fijar nuestra atención sobre el de acceso que es el que tiene que ver con lo que estamos analizando, nos damos cuenta que hoy en día, debido a la terciarización que han sufrido, las necesidades de acceso a ellos están aumentando considerablemente y el volumen de tráfico de estas características es ya muy importante y puede compararse al de tránsito. El problema del aparcamiento está íntimamente unido a él y viene producido básicamente por el tema de la accesibilidad.

Si nos fijamos en la definición que de este término aparece en el informe «Tráfico en las ciudades» de Collin Buchanam, en el que se dice:

Dos condiciones básicas determinan la buena accesibilidad:

— Posibilidad de moverse de un lado a otro de la urbe con toda seguridad y velocidad razonable, de modo directo y en condiciones agradables.

— En las proximidades del punto de destino el conductor deberá poder penetrar hasta allí sin retraso y lo más cerca que pueda sin restricciones al punto final de destino y detención.

Si tomamos al pie de la letra esta definición, que más o menos está pretendiendo el servicio de transporte «puerta a puerta», e intentamos aplicarla con todas sus consecuencias en el centro de la ciudad es evidente que tenemos un grave problema por solucionar que es el de dar plazas de aparcamiento a todos los coches que lo necesitan. Así a primera vista y sin detenerse demasiado parece evidente que la configuración morfológica de nuestros cascos históricos, la estrechez de sus calles sobre todo, hace poco menos que imposible este propósito. Concretamente en Valladolid hay actualmente un déficit de 2.500 plazas, según se desprende de un estudio realizado por los comerciantes.

Como primera solución se suele adoptar el sistema de la ORA o del aparcamiento rotativo y pagado en la calle, para dar oportunidades a mayor número de vehículos a lo largo del día y paliar este problema. Pero tras varios años de implantación se ha comprobado que no es solución suficiente. Puede por tanto llegar a pensarse que con la construcción de lugares bajo tierra que alberguen los coches que no caben en la superficie el problema está solucionado.

De esta índole son las justificaciones que, tanto ayuntamiento como comerciantes de Valladolid, están argumentando para defender su propuesta. «No sé si son buenos o malos, sólo sé que son necesarios» decía el Alcalde.

A mi modo de ver, o no saben de qué hablan, o tienen otras oscuras intenciones de tipo muy diferente, porque la suya es una postura totalmente errónea.

Ya en 1953 Collin Buchanam, en su oposición a la construcción de aparcamientos bajo las plazas de Londres dijo así: «Estamos alimentando a un monstruo de potencia destructiva». Mi interpretación es que está refiriéndose a que son una forma de fomentar el vehículo privado para hacer desplazamientos al centro. Ya que los aparcamientos funcionan como polos de atracción de más coches, por el simple hecho de crear expectativas al usuario de encontrar plaza donde antes era muy difícil. Muchos que antes desistían de coger el coche para acceder al centro, pueden reconsiderar su postura y volver a usarlo. De esto se deduce que no serían 2.500 las plazas necesarias sino muchas más. Por mucha oferta que haya la demanda siempre será superior.

Por añadidura, el punto de ubicación que ya de por sí tiene problemas de congestión, vería éstos agravados con el consiguiente aumento de los problemas de contaminación que traería consigo. Porque no debemos olvidar que los automóviles son los responsables de la mitad de la contaminación atmosférica situándose muy por encima de las industrias. Y no solamente ésta, sino también acústica y visual que también son importantes.

Parece, pues, lógico plantearse que la solución al problema del estacionamiento no puede afrontarse desde esta perspectiva por las consecuencias que traería. No es de recibo que se adopten medidas tan duras para la ciudad por su carácter de irreversibles, cuando la experiencia demuestra que la dinámica de la ciudad es muy inestable y este tipo de actuaciones pueden resultar una rémora para el futuro. Quedando hipotecadas otras posibles soluciones que en su día pudieran adoptarse en otro sentido.

Es por esto necesario abordar el tema desde otra perspectiva muy distinta. Aplicando el dicho de que no hay mejor forma de solucionar un problema que evitando que éste se produzca. Si hay falta de aparcamiento es porque hay coches que necesitan aparcar. Si evitamos que existan tantos coches que lo demanden tenemos el problema resuelto. No es tan simple como yo lo he expuesto pero a grandes rasgos esa es la opción. Hay que reducir la accesibilidad del vehículo privado al centro. Es necesario olvidarse de que hay que llegar con el coche hasta la misma puerta del lugar de destino.

Este planteamiento evidentemente no es nuevo. Lleva poniéndose en práctica en el resto de Europa desde hace bastantes años; incluso en España lleva ya varios años formulado. Concretamente en 1975 el Ministerio de Planificación del Desarrollo publicó un libro escrito por un ingeniero de caminos llamado Enrique Calderón Balanzategui, bajo el título *Tráfico urbano y Medio Ambiente: un ensayo de planificación conjunta*. En él ya se proponían medidas concretas encaminadas a conseguir este propósito. Desgraciadamente no tuvo demasiado eco y no se aplicaron prácticamente.

A mi entender hay que actuar a dos niveles que se complementan entre sí:

El primero tomando, desde los ayuntamientos, medidas concretas de restricción al uso del coche y alternativas de transporte. Y en segundo lugar hacer que la población adopte una postura favorable ante esas medidas y las acepte como buenas para la ciudad.

Desarrollándolos un poco más, cabe decir, con respecto al primero, que las medidas a tomar son bastante variadas y depende su elección de las características particulares de la zona en la que se van a implantar. De manera general se pueden apuntar las siguientes, partiendo de la base de que vamos a imponer restricciones:

— Disponer aparcamientos periféricos al centro que recojan los vehículos que acceden a él desde los barrios o desde fuera de la ciudad. Medida ésta que ya se ha propuesto en Valladolid a través del avance del Plan Especial del Casco Histórico, pero que se ha quedado en papel mojado.

— Unido lo anterior con un adecuado sistema de transporte público de penetración. Que comunique estos lugares de estacionamiento con los de destino dentro del casco. Porque mientras no se invierta la tendencia actual de terciarización del centro (que en muchos casos parece ya irreversible), su especialización en comercio, ocio y negocio; las necesidades de acceso seguirán existiendo. Sistemas de transporte público que han de ser más eficaces que los existentes actualmente. Y más baratos o incluso me atrevería a decir que gratuitos para potenciar su uso.

— Invertir las prioridades en que se ha basado hasta ahora la ordenación del tráfico, poniendo al vehículo privado en un segundo plano con respecto al peatón que debería ser el verdadero protagonista. Hacer un reparto de espacios más equitativo entre ellos y de acuerdo con la realidad existente. La gran mayoría de los desplazamientos que se hacen al centro se llevan a cabo a pie, muy por encima de los que se realizan en automóvil. Establecer segregación entre vehículo y peatón en las zonas que lo posibiliten. O una adecuada convivencia entre ellos, eso sí marcada por la prioridad peatonal, salvo en las vías de tránsito evidentemente. Dando, por supuesto, oportunidad al abastecimiento del comercio (en horarios determinados) y al acceso motorizado de los residentes que tienen derecho a ello.

Medidas éstas que deben ser a su vez lo suficientemente flexibles que permitan su reversibilidad, para poder reconsiderarlas si su funcionamiento no es el óptimo. Sin que, además estén guiadas fundamentalmente por motivos comerciales, como sucede actualmente. Curiosamente son los comerciantes de Valladolid los que más están presionando al Ayuntamiento para que saque adelante el proyecto de aparcamiento. Según ellos es la opción que hay que tomar si se quiere peatonalizar. Nuevamente aparece aquí la sospecha que antes mencionaba de que existan motivos e intereses ocultos por su parte y que su empeño no sea tanto por el interés de todos los ciudadanos como quieren hacernos creer, sino que más bien es su bolsillo lo que realmente les interesa.

Por lo que al segundo nivel de actuación se refiere; he de decir que estamos inmersos en una sociedad y una cultura que han elevado al coche a la categoría divina exagerando un poco las cosas. Se llega en ocasiones a no saber prescindir de él y a usarlo de manera indiscriminada. La publicidad de este tipo de artefactos nos acosa por todas partes; en la prensa, en la radio, en la televisión, por la calle en vallas publicitarias y no podemos librarnos del poder de influencia que tiene. Es necesario cambiar esta mentalidad, sin negar al automóvil la utilidad que tiene, fomentar su uso racional. Las medidas que se tomen no tienen ninguna validez si no se educa a la gente a respetarlas y para comprender que no son caprichosas, sino que tienen plena justificación. Está claro que quien tiene la última palabra es aquél que tiene la responsabilidad de poner en marcha el vehículo y «sacarlo a la carretera» o dejarlo en el garaje, es decir los propios usuarios.

Favorecer y fomentar el transporte alternativo en bicicleta entraría también en este apartado. Una costumbre también muy extendida en Europa, donde se dispone de un espacio en la calzada reservado exclusivamente para ello.

Medidas todas éstas que deben ser complementarias y estar dentro de una planificación global de los sistemas de transporte en las ciudades. La pretensión no es otra que plantear otro modelo de ciudad alternativo al que tenemos actualmente. Una ciudad más habitable, una ciudad para los peatones. Recuperar espacios hoy perdidos por estar invadidos por los coches. Convertir las calles y plazas en lugares de estancia, de juego, con carruseles y toboganes como decía el cuento de una forma un tanto simple. No quiero, con esto, pecar de ingenuidad ni de romanticismo. Sé que estos planteamientos son muy difíciles de implantar y que no se puede cambiar una mentalidad ni una manera de actuar cotidiana de la noche a la mañana. Pero si no se dan los primeros pasos hacia ello o incluso se da marcha atrás como se pretende con la construcción del aparcamiento, veo un futuro muy negro para nuestras ciudades.



ESTUDIO COMPARATIVO DE LA ATENUACION DEL RUIDO DE TRAFICO POR BARRERAS ARTIFICIALES Y NATURALES

*Julio González Suárez
José I. Sánchez Rivera*

Una de las formas utilizadas para combatir el ruido o para evitar que se propague desde una fuente determinada hacia una zona del espacio concreta son las pantallas antirruidos. Es el caso, por ejemplo, del apantallamiento de los trazados ferroviarios o algunos viales (autopistas, autovías, etc.), que por su nivel de emisión es necesario impedir que este ruido se propague hacia lugares de residencia del ciudadano.

En muchas ocasiones y para casos particulares se usan pantallas antirruidos artificiales, es decir, construidas por el hombre con material adecuado y en las proporciones debidamente estudiadas para que incidan sobre la propagación del sonido, absorbiéndolo o desviándolo conforme a una metodología bien configurada, buscando el que no llegue al receptor, con unos valores que puedan resultar molestos.

En otras ocasiones, allí donde es posible, se utilizan barreras naturales, generalmente masa arbórea, caso de bosques, suelos absorbentes y plantas en general.

Con el fin de observar de qué forma influyen estas barreras, hemos realizado experiencias en dos puntos de la ciudad, en un caso para las que denominamos barreras artificiales y en otro caso lo que consideramos como barrera natural.

Objetivos

Analizaremos en el primer caso, el efecto que produce un muro de características determinadas colindante con una calle, sobre la propagación del ruido originado por la circulación rodada y, en otro caso, cuál es la influencia de un suelo de césped con vegetación dispersa sobre esta propagación.

El objetivo final es aportar algunos datos para que el urbanista o el diseñador de viales, disponga de cierta información adicional a la hora de planificar vías de circulación, sobre todo en aquellos casos en que el flujo de vehículos vaya a ser intenso y el porcentaje de pesados sea importante.

Medios utilizados

Se han utilizado dos Analizadores Estadísticos de Ruidos modelo 4427 de Brüel & Kjær con sus respectivos micrófonos modelo 4449, también de Brüel & Kjær. La calibración antes de las medidas se llevó a cabo con Calibrador de Nivel Sonoro modelo 4230 B&K. Las medidas se realizaron en decibelios con ponderación A.

Metodología de muestreo y resultados

Hemos medido el Nivel Continuo Equivalente de un segundo ($Leq(1'')$) en dos puntos simultáneamente, uno en las proximidades de la calzada y otro alejado a cierta distancia de la misma, mediando entre ambos la barrera que pretendíamos analizar.

Para el caso del apantallamiento artificial, se eligió un muro que separa la Calle Doctrinos de Valladolid, de un patio de la Academia de Caballería. El muestreo se realizó poniendo uno de los aparatos en la acera en situación fija y otro en el patio del recinto, variando su posición tanto en longitud como en altura. Más adelante detallamos los puntos concretos en los que se efectuaron las medidas así como las características del muro.

En el caso de apantallamiento natural se midió en la avda. de Salamanca, situando un micrófono junto a la calzada y otro a ciertas distancias del anterior. El terreno que separaba ambos micrófonos está sembrado de césped y existen plantados en forma dispersa árboles y arbustos.

Decaimiento del nivel con la distancia

Como es sabido, la intensidad del sonido disminuye con la distancia. Es decir, disminuye su valor en proporción al inverso de la distancia al cuadrado. En el caso de la fuente lineal, homogénea e infinita ubicada en una cierta superficie de separación de dos medios (suelo - aire), la intensidad en un punto definido respecto de la calzada por su distancia D , perpendicular a la calzada y en el mismo plano, y por la altura H respecto del plano, viene expresada (Makarewicz, 1984) por:

$$I_p = \frac{W D^2}{4 (D^2 + H^2)^{\frac{3}{2}}}$$

siendo W la densidad lineal de potencia de emisión.

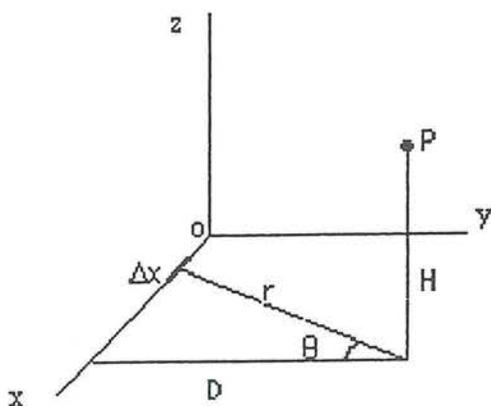


Figura 1

Un esquema geométrico de la fuente y punto de medida P, en el caso general, lo representamos en la figura 1. El eje x representa la calzada, que supondremos es una fuente de ruidos lineal, infinita y homogénea. El plano x - y es el plano horizontal donde se supone situada la calzada.

De esta manera la relación de intensidades entre dos puntos, P₁ y P₂ será:

$$\frac{I_{P_1}}{I_{P_2}} = \left[\frac{D_1^2}{(D_1^2 + H_1^2)^{\frac{3}{2}}} \right] / \left[\frac{D_2^2}{(D_2^2 + H_2^2)^{\frac{3}{2}}} \right]$$

Tomando logaritmos, multiplicando por 10 y considerando que la intensidad umbral, I₀, es la misma en todos los casos, tenemos:

$$10 \log \left[\frac{I_{P_1}}{I_0} \right] - 10 \log \left[\frac{I_{P_2}}{I_0} \right] = 10 \log \left[\left[\frac{D_1^2}{(D_1^2 + H_1^2)^{\frac{3}{2}}} \right] / \left[\frac{D_2^2}{(D_2^2 + H_2^2)^{\frac{3}{2}}} \right] \right]$$

lo que conduce a una relación entre niveles de ruidos L₁ y L₂ (en dB), dada por la expresión:

$$L_1 - L_2 = 10 \log \left[\left[\frac{D_1^2}{(D_1^2 + H_1^2)^{\frac{3}{2}}} \right] / \left[\frac{D_2^2}{(D_2^2 + H_2^2)^{\frac{3}{2}}} \right] \right]$$

Esta diferencia de niveles se origina de forma que podríamos denominar natural y ocurre en todos los casos que reúnan las hipótesis de partida, en cuanto a la fuente. Nuestro

objetivo se basa en observar si el decaimiento del Nivel de ruidos es mayor cuando se interponen las barreras y cuantificar esta diferencia.

Es necesario advertir que el decaimiento producido por la distancia y calculado conforme a la última ecuación viene dado en decibelios lineales, es decir, sin ningún tipo de ponderación. Por tanto podría ser conveniente, atendiendo a esta circunstancia, que hiciéramos las medidas de los ruidos también en decibelios sin ningún tipo de ponderación, ya que de esta manera podríamos efectuar la resta de decibelios y el valor obtenido sería en principio más aproximado. Sin embargo hemos preferido realizar las medidas en dB(A) entendiéndolo, por una parte, que el decaimiento por la distancia no tuviera un valor muy significativo y, por lo tanto, la diferencia entre los decibelios lineales y los de ponderación A no fueran muy diferentes y, por otra, al medir en dB(A) a la vez que determinábamos con alguna aproximación el decaimiento, ponemos de manifiesto los valores del ruido, teniendo en cuenta de alguna manera la subjetividad del receptor y podremos hablar, por tanto, de ruidos más o menos molestos.

Influencia del muro sobre la propagación del ruido

Para medir el amortiguamiento debido a un muro, se situó un micrófono (micrófono 1) en la acera de la calle, que en este caso es de dos carriles de circulación en un solo sentido, a 6 metros de distancia del eje del vial y 1,2 metros de altura. El otro micrófono (micrófono 2) se colocó en el interior del recinto de la Academia, al otro lado del muro, situándose a las distancias de 1, 10 y 20 metros respecto de dicho muro, y a las alturas de 1.2, 2.2 y 2.6 metros en el primer caso y de 1.2 y 2.2 metros en los otros dos (véase esquema).

El muro interpuesto tenía aproximadamente una altura de 3 metros y un espesor de 40 cm. Estaba construido en mampostería hasta la altura de 1.5 m y en ladrillo macizo el resto. La coronación era una reja de forja muy poco tupida, cuyo efecto acústico se consideró despreciable frente a la base de fábrica.

Las gráficas de las figuras que a continuación exponemos fueron obtenidas por los dos Analizadores, uno midiendo con el micrófono 1 siempre en la misma posición y el otro en las distintas posiciones y alturas dentro del recinto.

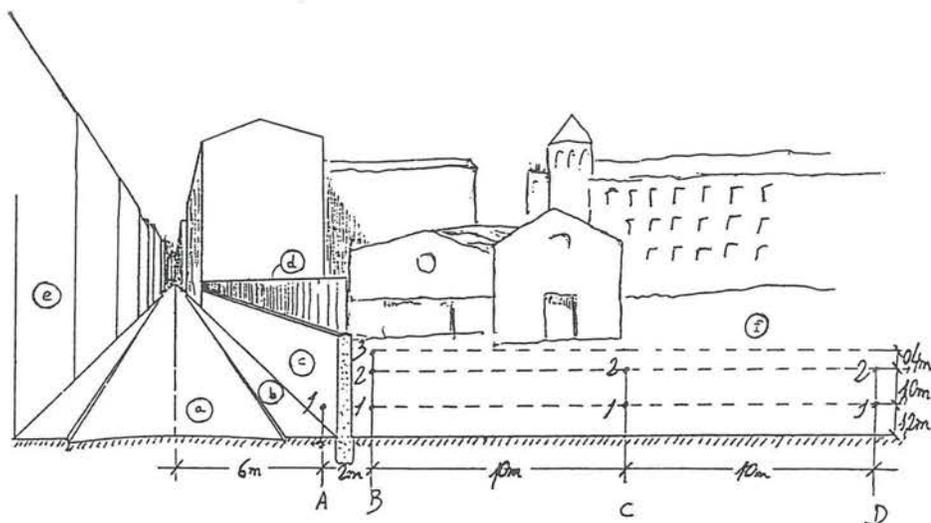
Salida Gráfica

En las gráficas que vamos a exponer las coordenadas de los puntos se tomaron respecto a una referencia situada en el centro de la calzada y se corresponden con las distancias que respecto del muro se indican en cada caso.

a) Micrófono 2 a 1 m del muro y 1,2 de altura. En las gráficas de la figura 3 representamos los valores del nivel de ruidos ($Leq(1'')$) para tres intervalos de tiempo de 1 minuto y los micrófonos situados en las posiciones indicadas. Las gráficas de la primera fila son las obtenidas en las proximidades de la calle en esos tres intervalos

de tiempo, en tanto que la segunda fila muestra las medidas recogidas tras el muro. Las columnas nos permiten de esta forma comparar los valores obtenidos en ambos puntos en los mismos intervalos de tiempo.

Esquema de las posiciones de los puntos de muestreo



- a Calle Doctrinos
- b Acera
- c y d Tapia
- e Fachadas de edificios
- f Patio

A, B, C, D Distancias según la horizontal desde los puntos de medida, a la línea central de la calle.

A la vista de estas gráficas se puede observar que existe un cierto decaimiento del ruido, pero que no es el mismo siempre. Es decir, si bien las gráficas de la misma columna son semejantes en el sentido de que se superponen las posiciones de los máximos y los mínimos, sin embargo no se mantiene la misma distancia entre los puntos homólogos de las dos gráficas, siendo mayores las separaciones entre los máximos que entre los mínimos.

Observando los máximos de ambas gráficas, las diferencias llegan a ser de unos 14 dB(A), mientras que si examinamos los mínimos, estas diferencias oscilan desde, aproximadamente,

8 hasta los 13-14 dB(A). Teniendo en cuenta que el decaimiento por la distancia ha de ser el mismo y de valor 1.1 dB(A) para este caso, concluimos que la disminución no es uniforme y que la influencia del muro no es la misma para todas las componentes del ruido.

b) Micrófono 2 a 1 m del muro y 2.2 de altura. La configuración de las gráficas de la figura 4 se realizó de igual forma que el caso anterior.

Aquí la máxima diferencia entre los máximos de las gráficas llega a ser de 20 dB(A) (columna tercera) mientras que las diferencias máximas entre mínimos están en torno a los 10 dB(A). La atenuación en dB(A) originada por la distancia es, para este caso, del orden de 1.4 dB(A), con lo cual la disminución del nivel debida al muro oscila entre los 8 y los 19 dB(A).

c) Micrófono 2 a 1 m del muro y 2.6 de altura. En este caso, según se aprecia en la figura 5 columna 3ª, las diferencias entre mínimos son de 10 dB(A) y la diferencia de máximos oscila en torno a los 20 dB(A).

d) Micrófono 2 a 10 m del muro y 1.2 de altura. La atenuación debida a la distancia es en este caso de 4.5 dB(A) y según se muestra en la figura 6 la atenuación total del ruido es de 15 a 20 dB(A) tomando los valores máximos y de 5 a 10 en los mínimos.

e) Micrófono 2 a 10 m del muro y 2.2 de altura. Con esta posición de los micrófonos, se obtuvieron las gráficas de la figura 7. Las diferencias entre los máximos son de 15 a 20 dB(A), y entre los mínimos son de 8 a 10 dB(A). Si se tiene en cuenta el decaimiento por la distancia, se deben reducir estos valores 4.6 dB(A).

f) Micrófono 2 a 20 m del muro y 1.2 de altura. Para este caso los valores máximos se dan para la calle, en el intervalo de tiempo correspondiente a la columna 3 de la figura 8, y están próximos a 77 dB(A) y para el punto donde se colocó el micrófono 2 de aproximadamente 58 dB(A), con lo cual la diferencia está cercana a los 20 dB(A). Sin embargo las diferencias entre los mínimos son de unos 8 dB(A) que, si se tiene en cuenta la distancia, se deben reducir en 6.5 dB(A) aproximadamente.

g) Micrófono 2 a 20 m del muro y 2.2 de altura. En las gráficas de la figura 9 representamos los valores obtenidos en este caso. A partir de ellas se observa que las diferencias entre máximos son del orden de 20 dB(A) y entre mínimos de unos 10 dB(A). Teniendo en cuenta la distancia, los valores son aproximados al caso anterior.

Esta forma de exponer los resultados de las mediciones es útil cuando se pretende visualizar cómo evoluciona el ruido en los dos puntos, pero resulta tedioso cuantificar las diferencias a partir de las gráficas. Por ello, además de esta representación de los datos se programó la salida para dar valores de promediados en períodos de 1 minuto.

Salida numérica

En la tabla I se exponen los valores del L_{eq} , L_{medio} y σ de 1 minuto para cada uno de los 7 casos obtenidos en forma gráfica por los dos aparatos. A cada uno de los casos los llamaremos muestreo.

En esta tabla se registran las posiciones de los dos micrófonos, una posición distinta del micrófono 2 para cada muestreo y en cada uno de ellos aparecen para las mismas posiciones tres valores del L_{eq} , L_{medio} y σ . En la última columna exponemos las diferencias entre los L_{eq} y los L_{medios} medidos por los dos aparatos, uno situado siempre en la acera, en la misma posición y el otro variando su distancia al muro y su altura. Con estos datos podemos determinar el descenso en dB(A) originado por el muro. A las diferencias entre los valores expresados en la última columna de la tabla, es necesario restarle además lo correspondiente debido a las distancias. En la tabla II exponemos los valores del decaimiento del ruido en dB(A), entre los puntos del muestreo debido a la distancia que les separa.

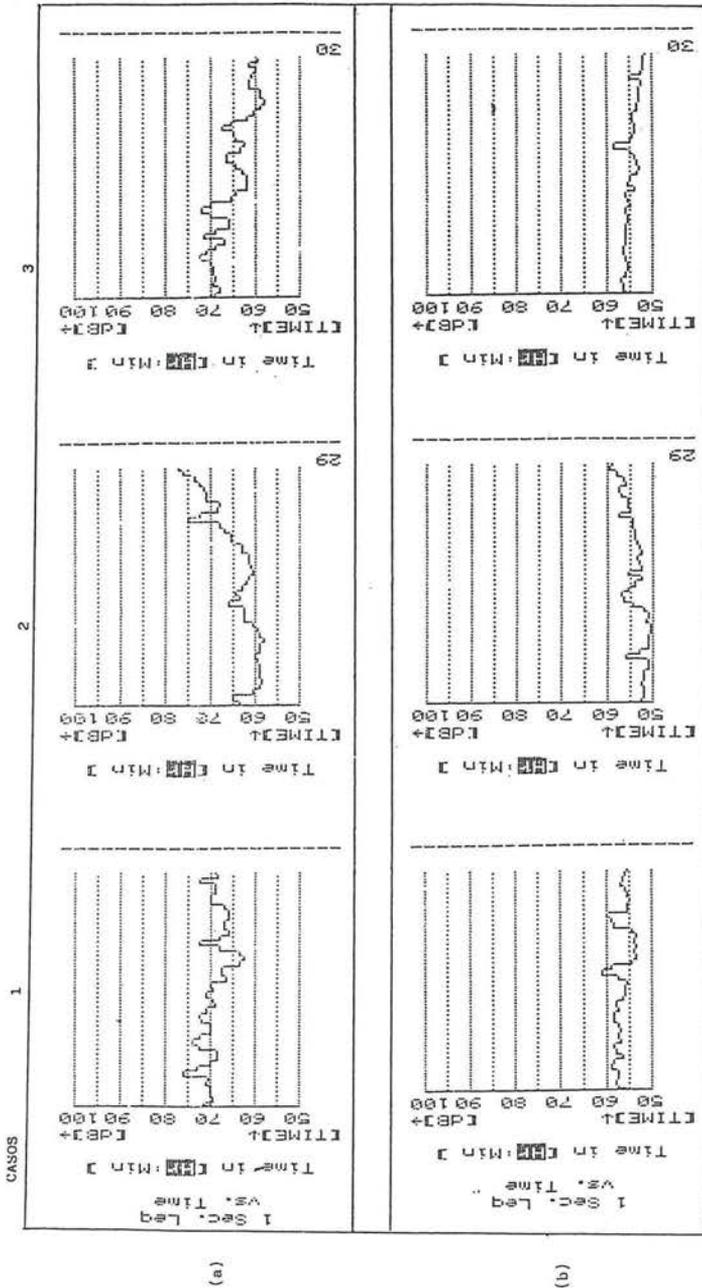


Fig. 6. Gráficas del Leq de 1 segundo en dB(A) obtenidos en los puntos de muestreo P₁ (6, 1.2) y P₂ (18, 1.2) en tres casos para el mismo intervalo de tiempo. Fila (a) corresponde al punto 1 y fila (b) corresponde al punto 2.

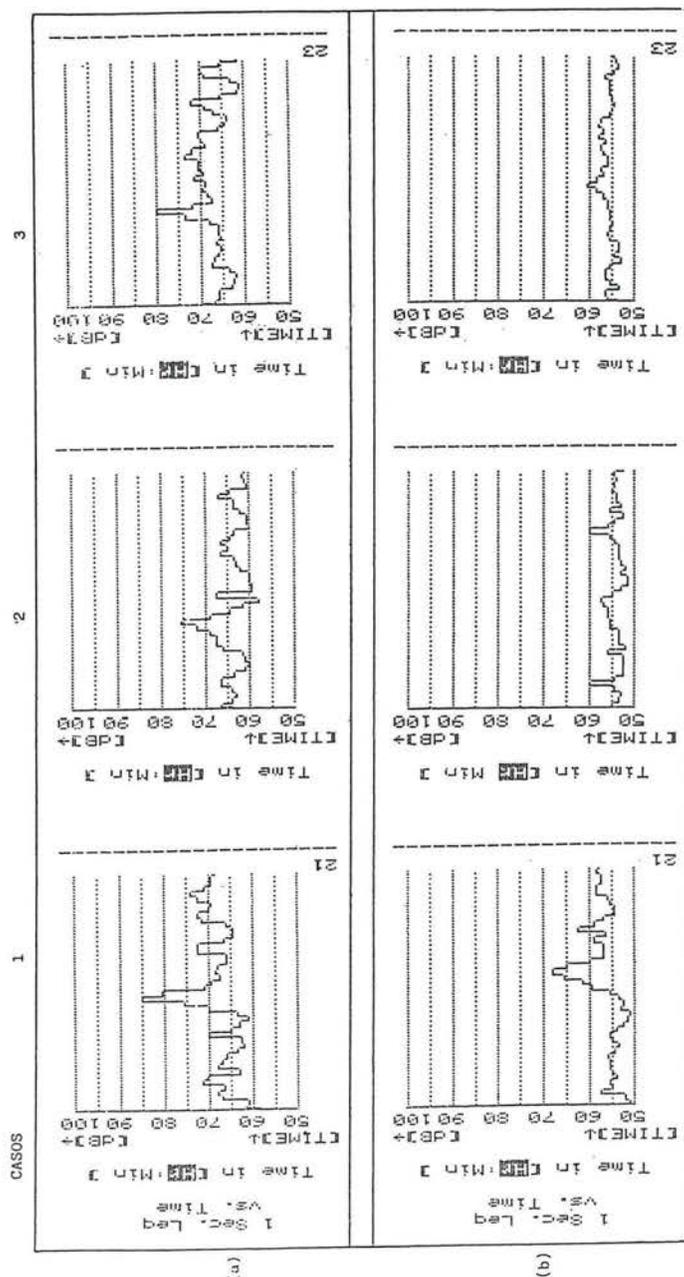


Fig. 7. Gráficas del Leq de 1 segundo en dB(A) obtenidas en los puntos de muestreo P₁ (6, 1.2) y P₂ (18, 2.2) en tres casos para el mismo intervalo de tiempo. Fila (a) corresponde al punto 1 y fila (b) corresponde al punto 2.

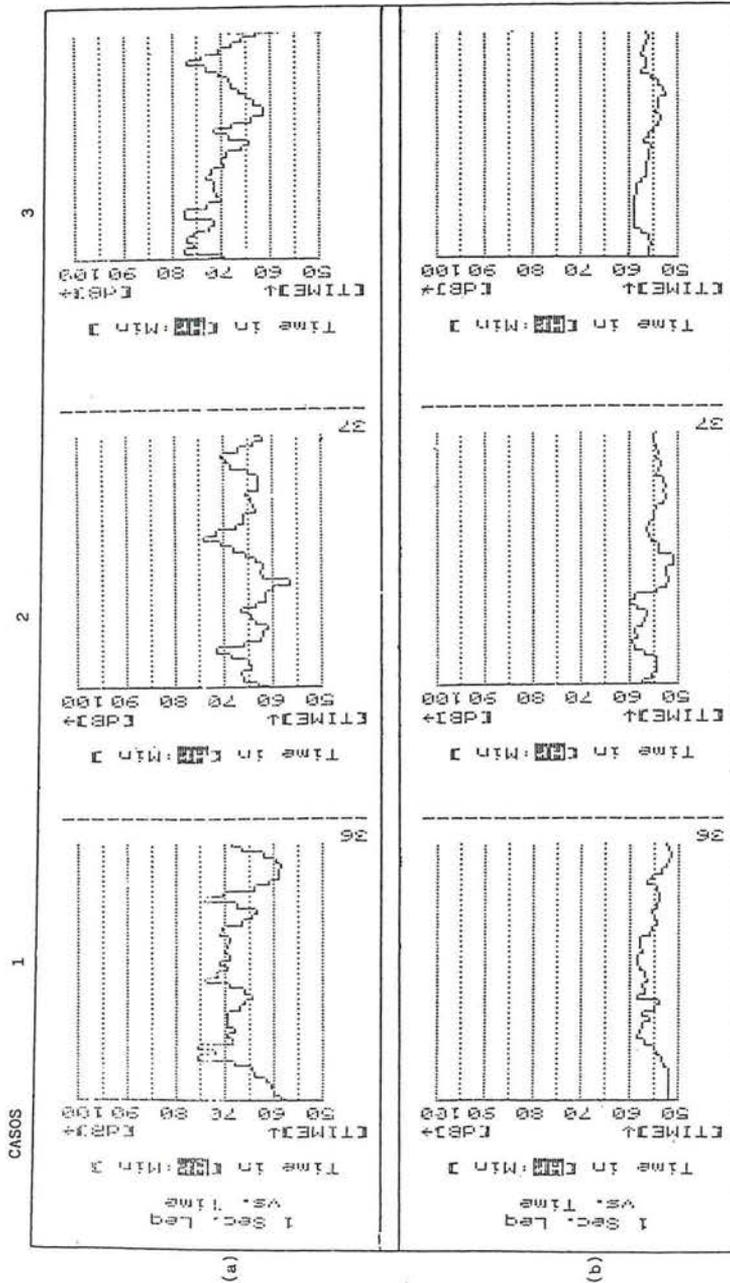


Fig. 8. Gráficas del Leq de 1 segundo en dB(A) obtenidas en los puntos de muestreo P₁ (6, 1.2) y P₂ (28, 1.2) en tres casos para el mismo intervalo de tiempo. Fila (a) corresponde al punto 1 y fila (b) corresponde al punto 2.

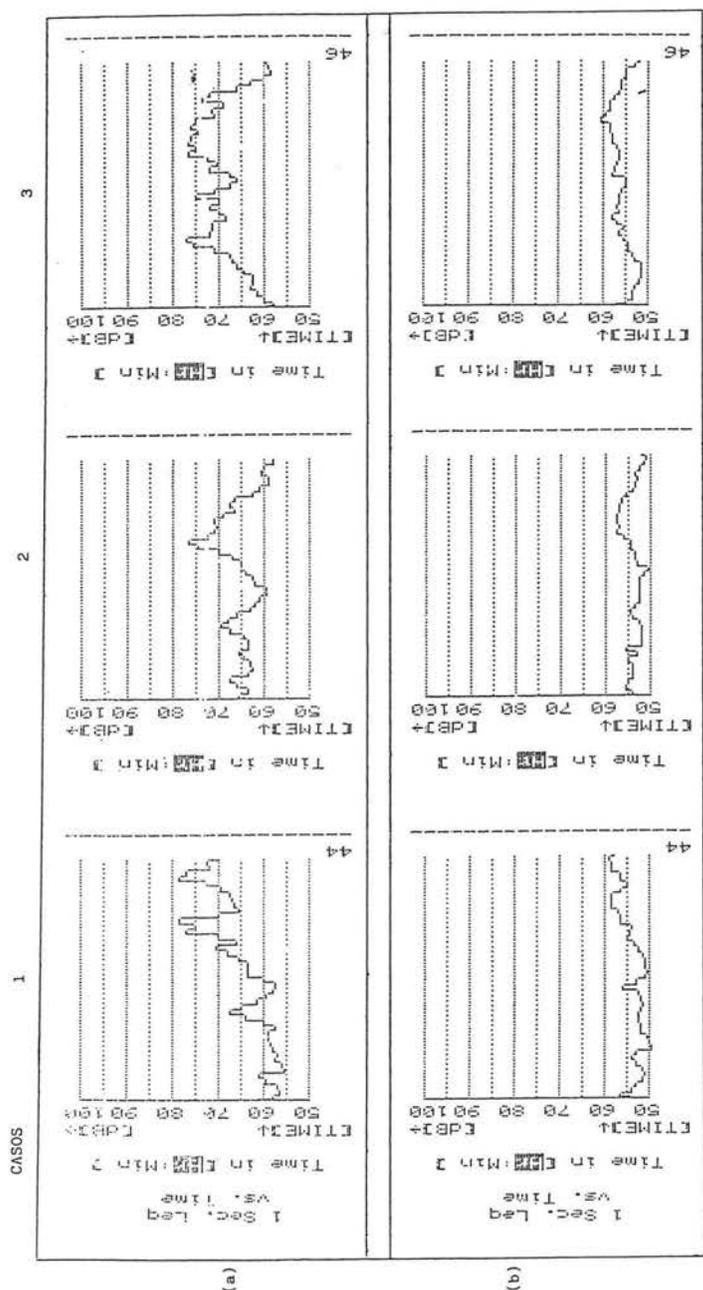


Fig. 9. Gráficas del Leq de 1 segundo en dB(A) obtenidas en los puntos de muestreo P_1 (6, 1.2) y P_2 (28, 2.2) en tres casos para el mismo intervalo de tiempo. Fila (a) corresponde al punto 1 y fila (b) corresponde al punto 2.

De esta forma, normalizando los datos de la tabla II expresados por las diferencias entre los niveles medidos, obtenemos la tabla III, que nos da la reducción del ruido debido a la tapia para los diferentes puntos en el interior del recinto.

Somos conscientes de que los datos expuestos en la tabla III nos dan únicamente un orden de magnitud, por los condicionantes expuestos anteriormente. No obstante, algo nos indica, en el sentido de que la reducción del ruido es menor conforme nos alejamos de la tapia. Este hecho se explica, al menos en parte, por el fenómeno de difracción de las ondas, así como por la influencia de la fachada del lado opuesto de la calle, reflejando el sonido hacia el interior del recinto. Existen modelos al respecto pero aplicados a situaciones muy concretas.

Se pone de manifiesto, por otra parte, sobre todo a partir de las gráficas, que la reducción no es uniforme. Se reduce más un ruido que otro. Este fenómeno tiene su explicación en que la influencia de la tapia y otras circunstancias posibles son selectivas en cuanto a la frecuencia, como sería el caso de la difracción. Si se quiere efectuar un estudio más riguroso y en detalle, se hace necesario seleccionar frecuencias y contemplar otras posibles influencias, como pueden ser las derivadas al estado de la atmósfera.

Influencia del césped sobre la propagación del ruido

Para observar la influencia de la vegetación sobre la propagación del ruido, el micrófono 1 se situó en las proximidades de la calzada. A la hora de elegir este punto de medida se tuvo en cuenta la distancia a los cruces de la Avda. de Salamanca, así como la inexistencia de otras fuentes de ruidos en las cercanías que interfirieran la medida en forma significativa.

El micrófono 2 se situó en dos posiciones a distancias diferentes sobre el plano horizontal que contiene a la calzada, a una altura de 1.2 metros y sobre la perpendicular al trazado de los viales.

TABLA I

MUESTRA EOS	M(1)			M(2)			DIFERENCIAS	
	Altura (H ₁) m. Distancia (D ₁) m.	Leq(1) G(1)	L(1)	Altura (H ₂) m. Distancia (D ₂) m.	Leq(2) G(2)	L(2)	Leq(1)- Leq(2);L(1)-L(2)	
1	H ₁ = 1.2	69.1	67.2 4.4	H ₂ = 1.2	54.9	54.5 2.1	14.2	12.7
	D ₁ = 6.0	67.6	66.2 3.1	D ₂ = 8.0	54.8	54.4 1.8	13.8	11.8
2	H ₁ = 1.2	70.5	66.9 6.3	H ₂ = 2.2	56.0	54.6 3.5	14.5	12.3
	D ₁ = 6.0	67.0	65.4 3.7	D ₂ = 8.0	55.3	54.7 2.0	11.7	10.7
3	H ₁ = 1.2	73.8	69.6 4.5	H ₂ = 2.6	55.9	55.8 1.3	12.5	12.0
	D ₁ = 6.0	73.5	70.7 4.2	D ₂ = 8.0	57.8	56.6 3.0	15.7	14.1
4	H ₁ = 1.2	70.0	69.2 2.7	H ₂ = 1.2	57.0	56.6 1.9	13.0	12.6
	D ₁ = 6.0	67.7	64.4 4.7	D ₂ = 18	54.9	54.3 2.4	12.8	10.1
5	H ₁ = 1.2	71.7	66.8	H ₂ = 2.2	58.1	56.0 3.4	13.6	10.8
	D ₁ = 6.0	5.7	57.9 64.9	D ₂ = 18	56.4	55.1 2.6	11.5	9.8
6	H ₁ = 1.2	68.4	65.6	H ₂ = 1.2	55.4	54.5 2.5	13.0	11.1
	D ₁ = 6.0	4.2	66.2 64.2	D ₂ = 20	55.9	55.4 2.3	10.3	11.2
7	H ₁ = 1.2	69.1	64.3	H ₂ = 2.2	55.8	54.0 2.9	13.3	10.0
	D ₁ = 6.0	6.0	67.9 65.8	D ₂ = 28	54.7	54.3 1.9	13.2	11.5
		4.1	71.0 67.6		57.6	56.5 2.8	13.4	11.1
		5.7						

TABLA II
Decaimiento del sonido en dB entre los puntos de medida.
Micrófono 1; M(1), en el punto (D_1 , H_1) y micrófono 2, M(2), en los
puntos (D_2 , H_2).

Posiciones en m. de los micrófonos a la línea de ruidos		Diferencias de los niveles en dB debidos a las distancias
M(1)	M(2)	$L_1 - L_2$
$H_1 = 1.2$; $D_1 = 6.0$	$H_2 = 1.2$; $D_2 = 8$	1.1
	$H_2 = 2.2$; $D_2 = 8$	1.4
	$H_2 = 2.6$; $D_2 = 8$	1.6
	$H_2 = 1.2$; $D_2 = 18$	4.5
	$H_2 = 2.2$; $D_2 = 18$	4.6
	$H_2 = 1.2$; $D_2 = 28$	6.4
	$H_2 = 2.2$; $D_2 = 28$	6.4

TABLA III
Reducción del ruido entre los puntos 1 y 2 medida como diferencia de niveles medios $L_1 - L_2$ teniendo en cuenta la disminución debida a la distancia. Estos valores dan idea de la reducción del ruido originada por la tapia.

Puntos de muestreo en el interior	Orden de valores de la reducción en dB(A) debidos a la tapia
$H_2 = 1.2$; $D_2 = 8$	11.0
$H_2 = 2.2$; $D_2 = 8$	10.5
$H_2 = 2.6$; $D_2 = 8$	10.5
$H_2 = 1.2$; $D_2 = 18$	8.0
$H_2 = 2.2$; $D_2 = 18$	6.0
$H_2 = 1.2$; $D_2 = 28$	5.0
$H_2 = 2.2$; $D_2 = 28$	5.0

Al igual que se formuló para el caso anterior, la diferencia de niveles de ruido entre dos puntos 1 y 2 suponiendo que la calzada sea una fuente homogénea, continua, lineal e infinita viene dada por la expresión:

$$L_1 - L_2 = 10 \log \left[\left[\frac{D_1^2}{(D_1^2 + H_1^2)^{\frac{3}{2}}} \right] / \left[\frac{D_2^2}{(D_2^2 + H_2^2)^{\frac{3}{2}}} \right] \right]$$

para este caso las distancias y las diferencias entre los niveles vienen dados en la tabla IV.

Los resultados obtenidos en las mediciones se especifican en las gráficas de las figuras 10 y 11.

En la figura 10, gráfica a, representamos la evolución del ruido en el punto 1, próximo a la calzada y en la gráfica b, de la misma figura, la evolución del ruido en el punto b para el mismo intervalo de tiempo. Entre los dos puntos de medida existe una zona ajardinada con suelo de césped y algunos árboles y arbustos dispersos de las especies *Pinus nigra* con *Cotoneaster* y *Cupressocyparis leilandii*. Comparando estas gráficas observamos algo similar al caso del muro; la diferencia entre máximos llega a ser de unos 15 dB(A) mientras que las diferencias entre otros valores es más pequeña, dándose el caso de que cuando ocurren los mínimos en ambas gráficas apenas si existe diferencia. El hecho de que haya tan poca diferencia entre mínimos, entendemos que se debe a que esa medida se corresponde con el ruido de fondo y éste es más o menos uniforme para todos los puntos. A nuestro juicio lo más importante a destacar es que aunque no se sepa muy bien de qué forma, la vegetación influye sobre la propagación del sonido. Según la tabla IV el decaimiento por la distancia para este punto es del orden de 6 dB(A) mientras que la caída del L_{eq} de 1 segundo es en algunos casos del orden de 15 dB(A). Por tanto existe una pérdida por la existencia de la vegetación. A nuestro juicio sería interesante y útil poder profundizar en el estudio de este fenómeno.

Para intentar clarificar la influencia de la vegetación sería necesario realizar las experiencias para sonidos puros y tener en cuenta las condiciones atmosféricas. Ello nos permitiría discriminar el efecto por frecuencias a la vez que la absorción por parte de la atmósfera conociendo humedad relativa, velocidad del viento, gradiente de temperatura, etc.

Otra circunstancia que merece la pena destacar es que la evolución del ruido en el punto 2 es menos brusca que en 1: disminuye el número de oscilaciones y no son tan pronunciadas. Ello nos indica que el ruido en el punto 2, además de ser menor, debe ser también menos molesto. Tal vez la posible absorción que se ejerce sobre el sonido o cualquier otro efecto, difusión por ejemplo, incida más sobre las frecuencias agudas, a las que el oído es más sensible. Esto significaría que aunque la vegetación no disminuya de forma apreciable la energía sonora

total, sí que influiría apreciablemente en la intensidad de las frecuencias que más acusa al oído, por lo que tendería a conseguir que el ruido sea menos molesto en su conjunto.

En las gráficas de la figura 11, representamos los valores obtenidos por el punto 1 en la misma posición que el caso anterior, gráfica a, y para el punto 2, gráfica b, a la distancia que se indica en la tabla IV. En este caso las diferencias entre máximos de ambas gráficas rondan los 20 dB(A) y, si tenemos en cuenta que la caída de nivel sonoro debida a la distancia es del orden de 9 dB(A) entendemos que un orden de magnitud de la reducción estaría próximo a los 11 dB(A). Lo que viene a corroborar lo manifestado anteriormente acerca de la influencia de la vegetación sobre la propagación del sonido.

TABLA IV

Decaimiento del nivel de ruidos en dB entre dos puntos 1 y 2 situados a distancias que se especifican para los dos casos.

	Posiciones de los puntos de medida	Diferencia de los niveles (L_1-L_2)
$H_1 = 1.2$ m	$D_2 = 18.4$ m $H_2 = 1.2$ m	6 dB
$D_1 = 4$ m	$D_2 = 36.5$ m $H_2 = 1.2$ m	9 dB

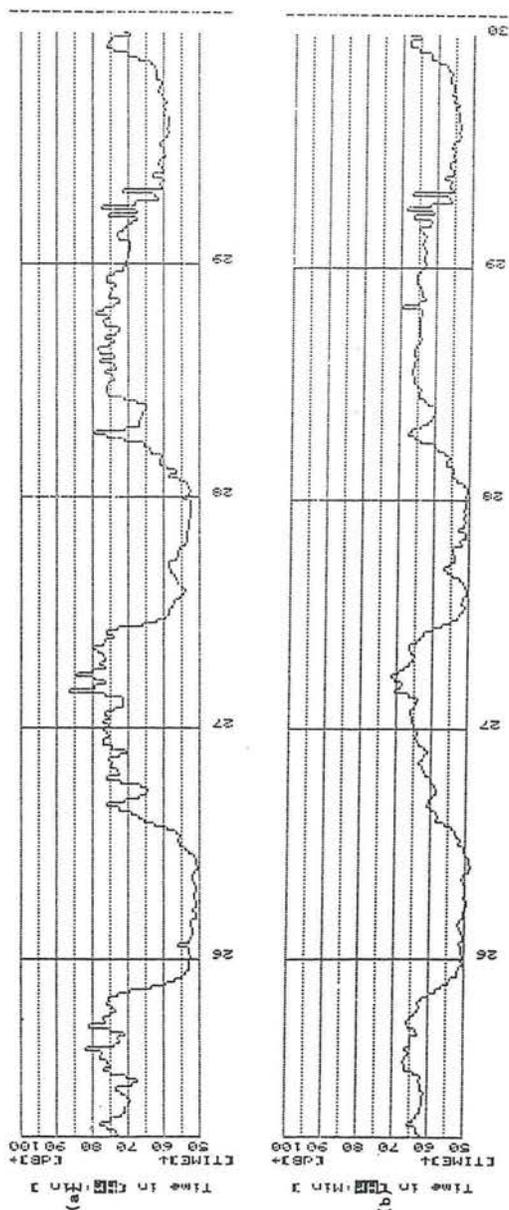


Fig. 10. Evolución del ruido originado por la calzada en un punto próximo a la misma P_1 ($D_1 = 4$ m, $H_1 = 1.2$ m) gráfica (a) y en un punto alejado de la misma P_2 ($D_2 = 18.4$ m, $H_2 = 1.2$ m), gráfica (b), para el mismo intervalo de tiempo. El espacio que separa ambos puntos es zona ajardinada con césped y arboleda.

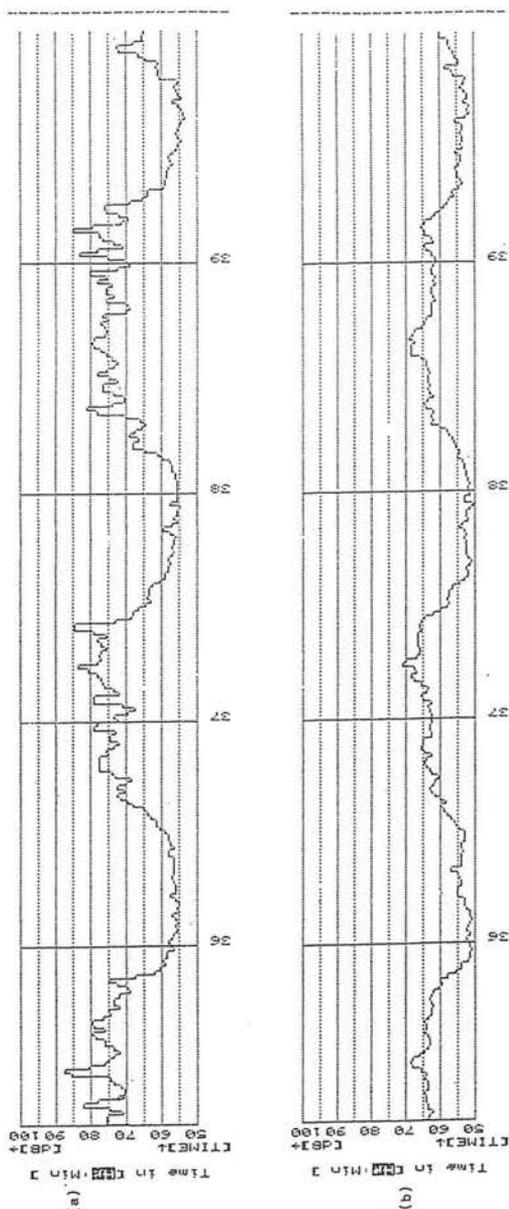


Fig. 11. Evolución del ruido originado por la calzada en un punto próximo a la misma P_1 ($D_1 = 4$ m, $H_1 = 1.2$ m) gráfica (a) y en un punto alejado de la misma P_2 ($D_2 = 36.5$ m, $H_2 = 1.2$ m), gráfica (b), para el mismo intervalo de tiempo. El espacio que separa ambos puntos es zona ajardinada con césped y arboleda.

Bibliografía

Beracha, R. J. «A simple Method for Prediction the traffic Noise Reduction by Finite barriers»
Acústica, 44, 23-26 (1980).

Foss, R. N. Noise barrier screen measurements. Single Barriers.
Washington state highway dep. res. prog. Report 24.1 (1975).

Hutchins, D. A. et al. «Studies of parallel barrier performance by acoustical modeling».
J. Acoust. Soc. Am. 77 (2), 536-546 (1985).

Kurze, U. J. et al. «Sound Attenuation by Barriers».
Applied Acoustics, 4, 35-53 (1970).

Kurze, U. J. et al. «Noise Reduction by Barriers».
J. Acoust. Soc. Am., 55, 504-518 (1974).

Rousseaux, P. «Sound Attenuation by Wide Barriers on the Ground».
Acústica, 55, 293-300 (1984).



LA CALLE DE LA PAZ DE VALENCIA

*Carmen Blanco Sánchez
Matilde Alonso Salvador*

Reflexiones sobre una intervención

Durante el año 1990 se formalizó el encargo del Proyecto de Reurbanización de la Calle de la Paz de la ciudad de Valencia. La calle, una operación de apertura realizada a partir de la segunda mitad del siglo pasado sobre el centro histórico de la ciudad, había mantenido un interés urbanístico especial, tanto por sus propios atributos —arquitectura y trazado—, como por su propia actividad y sus recursos frente a ciertas necesidades urbanas de representación y de movilidad —comercio, accesibilidad a la zona centro, comunicabilidad entre distintas áreas históricas, escenario de actividades festivas, etc.—. No obstante, su estado actual, la sobreutilización de su sección y la situación maltrecha por la que atraviesan sus estructuras de a pie, hacían necesaria una intervención cuidadosa más de renovación que de enmascaramiento. Su estado admitía posibilidades ejemplares frente a la ciudad histórica. La calle de la Paz se comporta como una entidad histórica en sí misma que debía ser asumida desde su propio proyecto urbanístico. Las exigencias de un tratamiento específico pasaban, no obstante, por influir positivamente sobre su entorno. El efecto en cadena podría revitalizar áreas importantes sin, por ello, destruir sus cualidades intrínsecas.

En conjunto, apostamos por la calidad, tanto al respetar la suya propia y ponerla, si cabe, más de manifiesto, como al decidir los elementos que tendrían que acompañarla en el futuro.

Espíritu y práctica de una reforma histórica

La calle de la Paz forma parte, actualmente, de la estructura viaria de la zona centro de la ciudad de Valencia. Como eje de circulación tiene un peso específico fuerte sobre el desarrollo cotidiano del tráfico urbano de la zona —a nivel peatonal y rodado, vehículos particulares y servicio público— y representa una de las escasas opciones de acceso directo al centro.

La Paz tiene, sin embargo, otras muchas componentes en su definición actual. Destaca, de un lado, su peculiaridad morfológica, su trazado y su calidad arquitectónica, y, de otro lado, su homogeneidad como soporte de unos usos concretos. Todo ello, resultado de la oportunidad de renovación que experimentó la ciudad de la segunda mitad del siglo XIX al introducir las nuevas técnicas de intervención urbana que dan cuerpo a la denominada urbanística moderna, y de la intervención de unos intereses concretos que, a lo largo de su historia, optaron por proteger una arquitectura histórica como soporte de un conjunto residencial y comercial selectivo. La calle, con el tiempo, ha conservado una imagen urbanística coherente —la mayor parte de sus atributos originales— que le ha permitido calar y mantenerse en la memoria de un amplio colectivo ciudadano, tras un siglo de existencia, como un fenómeno urbano estable y una realidad representativa del conjunto de la ciudad. De entrada, esta faceta de la calle no tiene por qué rivalizar o ser incompatible con la primera: la calle como eje de circulación. Y decimos «de entrada» porque, hasta no hacer un diagnóstico más ajustado a su estado actual, es prematuro establecer cualquier tipo de disfunción teórica.

No podemos, sin embargo, avanzar ningún tipo de diagnóstico sin tener antes unos mínimos conocimientos sobre su realidad histórica. Sin valorar, en definitiva, todos aquellos aspectos que determinaron su configuración espacial y su actividad.

Si hacemos una primera lectura de su proceso de evolución, podemos apreciar que la calle, a lo largo del tiempo, ha mantenido una clara vocación de representatividad y un prestigio vinculados, sin duda, a su propio origen. El proyecto de apertura de la nueva vía, iniciativa llevada a cabo a lo largo de los años sesenta del siglo XIX, se situaba dentro de un marco histórico regido, ya no por los poderes tradicionales —el Estado, la Corona—, como en las principales reformas de principios del siglo XIX —Rue Rivoli (1801) o Regent Street (1813)—, sino por los intereses más dispersos de la clase social económicamente dominante —la burguesía, la nobleza residente en Valencia, etc.— que, a partir de la segunda mitad del siglo, apuesta por un mayor nivel de racionalización en el proceso de crecimiento de la ciudad.

La operación de Reforma Interior se justificaba, en ese sentido, en orden a la optimización de tres ingredientes: la residencia, el comercio y el tráfico urbano.

Respecto a la residencia, el poder público juega un papel muy difuminado. Utiliza como instrumentos de control urbanístico un trazado regulador y unos reglamentos no específicos que se demostraron, cuando menos, insuficientes. Estos instrumentos no llegarán a definir, respecto a la parcelación, una unidad o una modulación determinada, ni tampoco serán capaces de perfilar una arquitectura tipo. No obstante, el Ayuntamiento avanzó, en su día, una propuesta de parcelación en la que sí se establecía una distribución de solares con longitud de fachada uniforme —alrededor de los 15 metros—. La propuesta, apoyada sobre una estructura de propiedad muy triturada y desigual, intentaba orientar las futuras demandas de suelo hacia unidades de parcela de superficie más regular y de mayor tamaño, aunque respetaba las líneas quebradas de medianera con las propiedades traseras existentes. Esta propuesta no llegó a tener carácter vinculante y, por lo tanto, no se tradujo en ningún tipo de referencia real. La calle, en definitiva, se consolidará más a partir de su propia lógica especulativa y de la interpretación de unos tipos de edificación al uso, que a partir de unas determinaciones de carácter normativo. Con todo, la diversificación en su

parcelación, en su construcción y en su arquitectura e, incluso, la dispersión temporal con que se van afrontando las realizaciones —a lo largo de más de medio siglo—, no impidieron que el resultado conjunto reuniera condiciones de calidad en la línea de otras reformas decimonónicas modélicas.

En el caso de Regent Street, por ejemplo, esas condiciones de calidad fueron el resultado de circunstancias diferentes. Summerson lo explica a partir de un protagonismo decisivo centrado sobre la figura del arquitecto John Nash; lo resume en la frase: «El financiero fue un artista y el artista un financiero»¹. La unitariedad del proceso, tanto a nivel de gestión como de proyecto, facilitó, en esta ocasión, la participación de la inversión privada y la culminación de las previsiones, si no formales —Nash, en un principio, pensó en una actuación tan disciplinada como la Rue Rivoli, sin embargo, tuvo que cambiar sus planteamientos para contentar a los inversores—, sí, al menos, de calidad. Nash, además de preservar un cierto nivel de calidad en las arquitecturas de la calle, procuró crear un panorama efectivo con su conjunto. La diversificación entre las operaciones llevadas a cabo a lo largo de la calle podía constituir una amenaza en la culminación de esos objetivos. La calle sirvió de soporte a edificios públicos y a iniciativas de carácter privado destinadas a usos muy distintos; esto, sin embargo, no impidió que la calle mantuviera una imagen homogénea resultado del sometimiento formal a un mismo lenguaje arquitectónico. En ese sentido, ambas propuestas se aproximan ya que también la calle de la Paz defiende un nivel de unitariedad en el conjunto por encima de la diversidad de sus partes. No obstante, en un paso siguiente, se perciben en su concepción aspectos diferenciales clave: a una reducida dimensión longitudinal —400 metros— con una alineación estrictamente rectilínea en la calle la Paz, inspirada en la más pura tradición haussmanniana, se opondrá una apertura de más de 2.000 metros de desarrollo longitudinal jalonado con muy diversas anécdotas en su trazado, siguiendo, en definitiva, un desarrollo más «biológico» en Regent Street.

La calle de la Paz adquirirá como Regent Street una imagen y un prestigio diferencial respecto a su entorno urbano, pero no se podrá beneficiar ni del apoyo de un estamento poderoso ni del esfuerzo de una sola cabeza pensante para gestar y facilitar un desarrollo coherente como en el caso inglés. Su construcción se posibilitará a partir de una dinámica distinta. Cuando Tomás Llorens escribe: «esta calle constituye uno de los ejemplos más sorprendentes y equilibrados que conocemos del Urbanismo», no se equivoca al elegir los adjetivos. Sorprende, por ejemplo, la coincidencia entre los intereses particulares a la hora, no sólo de decidir el destino de su inversión —se reproduce, como un hecho generalizado, una iniciativa monotemática: bloque de vivienda de alquiler que incluía, en muchos casos, la vivienda del propietario; dos excepciones que lo confirman, la primera, que no llegó a materializarse: un mercado sobre los terrenos de San Cristóbal, y, la segunda, la instalación del Hotel Palas en parte del edificio de viviendas que hace esquina con la calle Bonaire, instalación, por lo demás, que no ha perdurado—, sino también, al elegir a sus arquitectos. También es significativo que el Ayuntamiento inicie los trabajos de apertura cuando, a nivel nacional, no se han fraguado los primeros intentos de legislación al respecto —la Proposición de Ley de Gabirol y Turrull sobre Reforma Interior data de 1876: «primera iniciativa de articular una legislación específica»². Sus motivaciones se guiarán por los resultados obtenidos en otras latitudes y por los postulados urbanísticos

que se empiezan a difundir desde mediados de siglo en cuanto a renovación urbana y ciudad moderna. El saneamiento de las poblaciones, la superación de las exigencias de ornato y la fluidez del tráfico son conceptos que se manejan a lo largo de toda la segunda mitad del siglo XIX y que, en general, encuentran las primeras respuestas en nuestro país a través de las intervenciones de ensanche. En cualquier caso, la ciudad crece y se renueva a partir de nuevos mecanismos de intervención espacial que responden, de un lado, a un desarrollo social y económico común y, de otro, a las herencias recibidas por los arquitectos valencianos del s. XIX, entre ellos destacan:

Antonio Martorell, Luis Ferreres, Joaquín Arnau y Francisco Mora como autores de parte importante de la arquitectura de la calle de la Paz.

Al final, nos encontramos con una operación urbanística singular, que no responde, por lo demás, al tipo de actuación que tradicionalmente se ha configurado de manera unitaria; actuaciones en las que se ha producido un nivel importante de participación pública, o una concentración fuerte de suelo en manos de un único promotor, o bien, un riguroso control de la construcción llevado a cabo desde la Administración o los poderes públicos. Es lógico pensar que, salvo en estos supuestos, el desarrollo urbano se produjera de manera irregular. Las ciudades, a lo largo de su historia, han permitido más que definido su crecimiento; el resultado era evidente: «el apiñamiento de casas no determina que las casas deban ser hermosas»³, las de la calle de la Paz lo son sin ningún tipo de regulación previa, sin un seguimiento público del desarrollo más o menos arbitrario de cada una de las propiedades particulares implicadas. No obstante, como hemos dicho, en la calle de la Paz ese peligroso grado de flexibilidad en el control público —más si pensamos en el seguimiento que soportaron otras experiencias próximas en el tiempo: las reformas parisinas— se tradujo en la construcción de una calle monumental, no tanto por la yuxtaposición de unidades construidas a partir de una misma prefiguración tipo, sino por el sometimiento a unas condiciones mínimas constructivas —alturas, pisos, etc.— y, sobre todo, por la homogeneidad en las iniciativas particulares; iniciativas que, aunque partían de unas condiciones diferenciales de parcelación, de presupuesto y de expectativas de rentabilización de las obras, tenían en común las expectativas de representación y publicidad de una clase social tan individualista como exigente en cuanto a niveles de calidad. En ese sentido, podríamos decir, ya no que los artistas fueron los financieros, pero sí que sus financieros tuvieron un importante sentido artístico.

También es verdad que las expectativas que podría crear la construcción de la calle, tanto a nivel de tráfico como de negocios y residencia, eran previsibles. De ahí que «en 1879 se desestimen las reclamaciones en contra del proyecto de apertura de la calle de la Paz, aprobándose las líneas definitivas»⁴. La operación se justifica, a instancias públicas, por la necesidad de descongestionar el centro urbano y comunicarlo con el exterior —el puente del Mar—, por las nuevas posibilidades de accesibilidad de las áreas de mayor actividad económica —el Mercado, la Plaza Redonda— y, también, como baza para un posible desarrollo y prolongación de las áreas comerciales consolidadas en su entorno —calle San Vicente—; argumento, por lo demás, que encontramos justificado, en dos referencias: de un lado, la voluntad de imitar una actuación exitosa, la Rue de la Paix, eje comercial que articulaba con la Place Vendôme, y, de otro lado, el interés por encauzar el desarrollo comercial como una estructura continua a la vez que condicionada por la

categoría social de la zona; la apertura de la Avenida de la Opera «uniría dos calles comerciales florecientes, el Boulevard Les Capucines y la Rue de Rivoli, la Avenue estaba destinada a atraer comercios y negocios de la clase alta»⁵. En el caso de la calle de la Paz se reproduce un esquema semejante ya que se articulaba con la calle San Vicente y podía asumir el estatus de la vecina calle del Mar, una calle prestigiosa donde convivían numerosas residencias nobles. Hoy en día, el carácter comercial de la calle se ha visto reforzado por la terciarización de toda la zona centro y, de manera especial, por una de las locomotoras económicas más importantes en ese sector: El Corte Inglés; empresa que instaló su primer centro comercial junto a un espacio compartido con el inicio de la calle de la Paz —la Plaza de Alfonso el Magnánimo—. Hablamos, conscientemente, del inicio de la calle pues su desarrollo adquiere la direccionalidad y el sentimiento que le marca un extremo acotado visual y perspectivamente —la Torre de Santa Catalina— y otro extremo abierto —la plaza mencionada y los jardines del Parterre—, así como el propio sentido de acceso desde el interior al centro urbano.

Hemos visto, hasta ahora, la importancia que tuvieron y han tenido en la estructura definitiva de la calle los temas de vivienda y comercio, tanto para su configuración como para su desarrollo, pero no hemos de olvidar que en el estudio de la calle de la Paz el tema de la vialidad es importante, y por varios motivos. Frente al pasado, porque jugó un papel decisivo, no sólo en el momento de decidir las características morfológicas de la calle —en un principio, se traza una sección de más de 20 metros a la que, más tarde, «algunos concejales se oponen y se reduce a su ancho actual de 14 metros». (118) (Catálogo Monumental de la ciudad de Valencia, Caja de Ahorros de Valencia, 1983)—, sino frente a la movilidad en todo el centro urbano. De nuevo, nos remitimos a un ejemplo paradigmático, diferente pero coetáneo: la Avenida de la Opera. De ella, Gideon llegó a decir: «En realidad, si esta calle no existiera la circulación del tráfico sería hoy imposible en París»⁶; de conocer la calle de la Paz, posiblemente hubiera podido reproducir el comentario. Estamos de acuerdo, no obstante, con la crítica que esta frase despierta en Samonà respecto a que no responde a la idea de Haussmann sobre el tráfico de su tiempo; no estamos tan de acuerdo cuando manifiesta: «cuan marginales son los problemas del tráfico si los observamos desde el complejo, más rico y significativo conjunto de la vida urbana»⁷. Al igual que en París, en Valencia las calles tuvieron que acomodar, necesariamente, unas condiciones de tráfico en constante transformación. El que eso fuera positivo o degradara su imagen y sus usos tradicionales es otro tema, o un tema evidente en la calle de la Paz tal como hoy lo percibimos. Una calle que nace con una sección limitada de 14 metros —sección que la ordenanza real establece en París en 1783, casi un siglo antes, para las vías que atravesen la ciudad de acuerdo a lo propuesto por la Comisión de los Artistas⁸, y que ya entonces superaban los precedentes más notables: la Rue Rivoli y la Rue de la Paix con más de 20 metros, y, por supuesto, la Avenida de la Opera con 30 metros, no puede dejar de resistir malamente los envites del tráfico. En cualquier caso, no podemos olvidar que el tráfico fue y es una componente más en su definición y un elemento que determinó parte de su actividad y su importancia en el pasado. Respecto al presente, dos datos: uno, la desaparición casi absoluta de su espacio peatonal, tanto por la ocupación masiva de las aceras por vehículos aparcados, como por el nivel de peligrosidad y degradación que ofrecen sus pavimentos actuales; y, dos,

respecto a la densidad de tráfico que soporta, el hecho de que, sólo en cuanto a servicio público, la calle sea un circuito recorrido por el 40% de los autobuses urbanos. Una limitación funcional son sus 14 metros de sección, muchas limitaciones más —de carácter ambiental, compositivo, social, y, por supuesto, histórico— se centran sobre su calidad urbanística y su representatividad.

La reurbanización como propuesta

La calle de la Paz es uno de los ejemplos más elocuentes de un espacio urbano definido por arquitectura. La rectitud de su trazado, sus proporciones y el aplomado de sus fachadas le confieren un carácter áulico, monumental y acotado.

No se trata de arquitecturas anónimas sino de otras, más cualificadas, que la nueva clase social instrumentalizó para la exhibición de sus ideales estéticos. La burguesía, lejos de ser revolucionaria, se sirvió de los códigos avalados por la arquitectura del pasado para vestirlos con los sueños ornamentales del eclecticismo. No obstante, y a pesar de la escasez de regulaciones ordenancistas para el Centro Histórico de Valencia, la continuidad estilística de sus fachadas refuerza su carácter y evita la traición a los principios haussmannianos que inspiran su trazado.

Esta arquitectura conservadora fue la encargada de responder a las necesidades específicas del comercio, aspirante a permanecer en el centro de la ciudad. Con este fin, las plantas bajas dejaron de ser viviendas y talleres artesanales para convertirse en tiendas. El creciente anonimato de la clientela hizo surgir la necesidad de exponer los productos que estaban a la venta lo que dio lugar a la sustitución de los zócalos almohadillados al uso, por esbeltos soportes de fundición y grandes superficies acristaladas que manifiestan su claro origen comercial.

El carácter tópico de la calle no ha servido para disuadir las actitudes destructivas y las agresiones que por acción en unos casos y por omisión en otros, han convertido la calle en un instrumento para la reflexión improductiva. La calle de la Paz ha sido la gran ausente desde que con mayor o menor acierto, se le intentó asignar una identidad que ya poseía desde su concepción, pero que los sucesivos ayuntamientos parecían no comprender. Por un lado, sirvió de soporte para ensayos de iluminación: primero, se adornó con farolas de pie de filiación histórica y estilística más que dudosa, que estrangulaban el insuficiente ancho de las aceras y distorsionaban el marco arquitectónico de su fondo de perspectiva; luego se cambiaron por exuberantes apliques modernistas que más tarde fueron sustituidos por la «alta» tecnología de los años sesenta. La historia se sometió a la función, pero todo parece indicar que ni una ni otra consiguieron despejar los «enigmas» del alumbrado. En la fatigosa búsqueda de sus señas de identidad se llegó incluso a plantar árboles. Un tópico sustituía a otro tópico. La Torre de Santa Catalina desaparecía entre las copas de los árboles. Por otro lado, en la actualidad, con menos pretensión y más voluntarismo, nos asomamos a los esfuerzos de técnicos que, en solitario, tratan de sumarse a experiencias de distintos contextos y lugares.

Por iniciativa de la Asociación de Comerciantes, cuya sorprendente sensibilidad suscita muchas preguntas acerca de quienes son los auténticos responsables de los actuales

desmanes urbanos, llevamos a cabo un proyecto de reurbanización que permitió nuestra incorporación a la historia de la calle.

El carácter monumental de la calle de la Paz nos sugirió reflexiones próximas a las llevadas a cabo, ya a principios de siglo, por Aloïs Riegl⁹, y más recientemente por Giulio Carlo Argan¹⁰, por citar tan sólo los extremos de una misma doctrina. Estos y otros no se cansarán de insistir en el valor artístico-documental de la ciudad histórica; es decir, el de constituir un eslabón testimonial e imprescindible de la cadena evolutiva de nuestra historia. Pero Riegl no sólo se refirió a los monumentos como valores testimoniales, sino también a lo que llamó «valor instrumental», al decir: «... todo lo que está en uso ha de mostrarse... joven y fuerte... ocultando las huellas de la vejez, del deterioro, del abandono de las fuerzas». En este sentido, nuestra intervención debía dirigirse hacia la actualización de los usos de la calle, para lo que era imprescindible enfrentarse a sus disfuncionalidades. Los problemas acuciantes de la calle son los derivados de la congestión del tráfico que sufre todo al centro histórico de Valencia, constituido por un conjunto de calles estrechas, con pocas e inconexas operaciones de reforma interior, incapaces de asumir la recepción del gran incremento del sector terciario y en donde no es sensato ni circular ni mucho menos aparcar. En este orden de cosas, la decadencia de la calle se hace palpable por el progresivo deterioro de las aceras que además de ser utilizadas sistemáticamente como estacionamiento, son abiertas una y otra vez por las distintas compañías debido a la incorregible ausencia de coordinación entre las mismas, actuando más como agentes disuasores para el viandante que como espacios peatonales.

Con la aparición de los nuevos operadores institucionales, se trata de paliar el problema mediante el refuerzo del transporte público, lo que hará posible la ejecución material de una importante reducción del ancho de la calzada a favor de una mayor generosidad para el uso peatonal.

Las dimensiones propuestas para la sección de la calle —de los actuales 2.5/9/2.5 metros, respectivamente para acera, calzada y acera, se pasa a la relación 4/6/4 metros— están encaminadas, por un lado, a definir un espacio peatonal suficiente, para satisfacer el programa de necesidades comerciales y residenciales; y, por otro lado, a satisfacer las demandas que el Servicio de Tráfico Municipal considere oportuno, pues los enfrentamientos de intereses en cuanto a la tolerancia de transporte privado están todavía sin resolver. La racionalización de las infraestructuras y la consiguiente repavimentación de las aceras y calzada en sus nuevas dimensiones, será una de las principales intervenciones que se propone llevar a cabo. Para la calzada se planteó un pavimento de baldosas de asfalto, por ser el tipo de solución tradicional en Valencia, única licencia historicista del proyecto; y, para las aceras se pensó en la piedra natural por la calidad y solidez que ésta confiere. Las aceras debían permitir la manipulación de las instalaciones por lo que se proyectaron con registros cada seis metros, además de los correspondientes a los distintos zaguanes. De esta forma, dos canalizaciones continuas y registrables serán capaces de albergar todo aquello que sea susceptible de ser revisado.

Un nuevo estudio de alumbrado dio como resultado la necesidad de sustitución de los focos hoy existentes por otros de más potencia y con una distribución distinta.

En lo que respecta a los bajos comerciales, los pesados disfraces que soportan enmascaran su genuina concepción diáfana, por tanto es necesario sentar los criterios básicos para

su restitución al origen. Pero ésta se presenta como un tema delicado. El espíritu que debe informar una propuesta de rehabilitación de este tipo debe ser aquel que se traduce de las palabras de Riegl: «el documento ha de conservarse para que la posteridad pueda controlar nuestros intentos de rehabilitarlo», con las que va más allá de considerar el proceso mimético de la rehabilitación pues manifiesta una clara preocupación por que cada momento histórico sea obligado a identificarse, lo que cierra los caminos de la falsificación que se escuda en la conservación indocumentada de los procesos históricos. En ningún caso está legitimado el fraude a la historia por lo que hemos de ser capaces de interpretar las intenciones originales de una arquitectura en algunos casos perdida y que no puede reproducirse tal cual fue.

Una vez más, los criterios de intervención están servidos desde la historia, que deja de ser un gesto con el que adornar un discurso para convertirse en enseñanza. En unos casos nos la brindan a partir de paradigmas históricos y en otros a través de consideraciones ideológicas. En este caso, el ejemplo que nos ofrece Paolo Sica¹¹ relativo al proyecto de la Avenida de la Opera de París, informa nuestra reflexión: «Para reforzar la importancia de la arquitectura se excluye el arbolado y se prohíben los quioscos y el amueblamiento menor de la calle».

En nuestro proyecto, no se propone otro mobiliario que el de la señalización, absolutamente imprescindible, y los bolardos impuestos por el Ayuntamiento para evitar la invasión de los coches en las aceras. Se propone, así mismo, la eliminación de los contenedores de basura y las áreas de carga y descarga que se relegan a las calles adyacentes.

Todo parece apuntar que la calle de la Paz, precisamente por su calidad y representatividad, es susceptible de sufrir los delitos de la avaricia creativa o de la conservación acrítica, y esto es lo que hemos tratado de evitar.

Para concluir podemos afirmar que la contundente presencia de su arquitectura no tolera otra intervención que aquella que respete su razón de ser, es decir, una calle construida con arquitectura, y nada puede distorsionar ni su fondo de perspectiva ni la nitidez de sus alineaciones. De aquí la necesidad de realizar una operación de limpieza, para desenmascarar sus atributos esenciales, y asegurar su pervivencia en el tiempo.

NOTAS

- ¹ SUMMERSON, J., «Georgian London». Penguin books. Londres 1978. Pág. 185.
- ² BASSOLS COMA, Martín. «Génesis y evolución del Derecho Urbanístico Español». Ed. Montecorvo. Madrid 1973. Pág. 332.
- ³ WHITEHEAD, A. N., «La función de la razón». Ed. Tecnos. Madrid, 1985. Pág. 118.
- ⁴ BENITO GOERLICH, Daniel. «La arquitectura del eclecticismo en Valencia». Ayuntamiento de Valencia. Valencia 1983. Pág. 11.
- ⁵ SUTCLIFFE, A., «Ocaso y fracaso del centro de París», G.G. Barcelona 1970. Pág. 58.
- ⁶ GIEDION, S., «Espacio, tiempo y arquitectura». Ed. Dossat. Madrid, 1982. Pág. 693.
- ⁷ SAMONA, G., «L'urbanistica e l'avvenire della città». Universale Laterza. Bari 1978. Pág. 45.
- ⁸ PIÑON PALLARES, J. L., «Los orígenes de la Valencia moderna». Edicions Alfons el Magnánim. Valencia 1988. Pág. 70.
- ⁹ RIEGL, A., «El culto moderno a los monumentos». Ed. Visor. Madrid, 1987.
- ¹⁰ ARGAN, G. C. «Historia del arte como historia de la ciudad». Ed. Laia. Barcelona, 1984.
- ¹¹ SICA, P., «Historia del Urbanismo, siglo XIX, tomo 1º». IEAL. Madrid, 1981.

proyecto de reurbanización de la
CALLE DE LA PAZ

Consellería d'Indústria Comerç i Turisme
Direcció General de Comerç

Asociación de Comerciantes
de la calle de la Paz

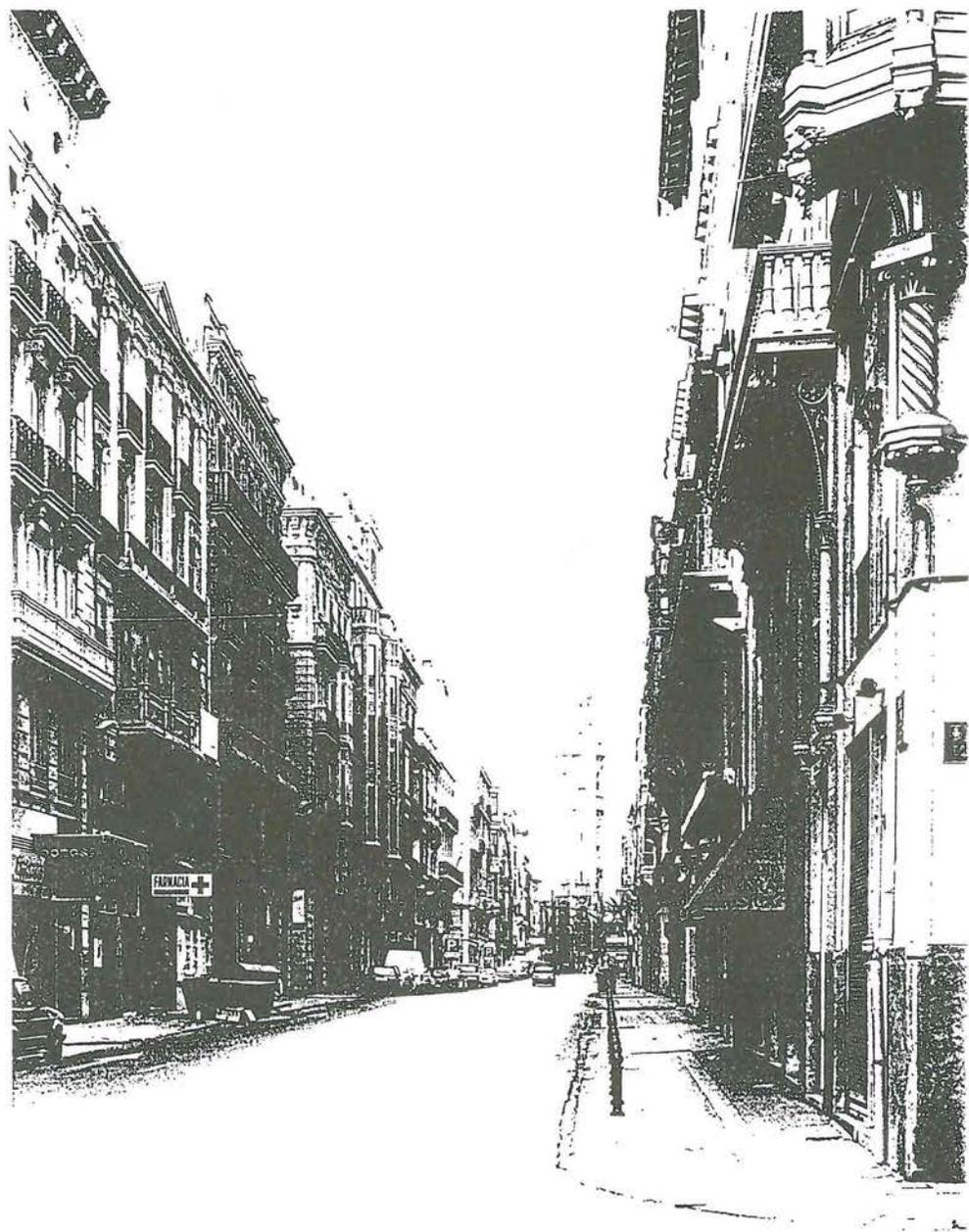
2

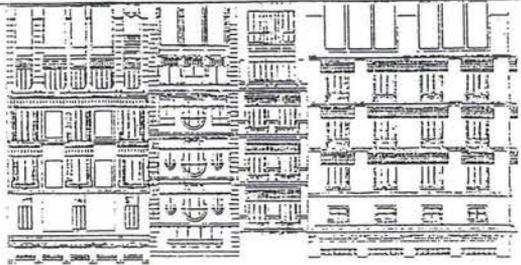
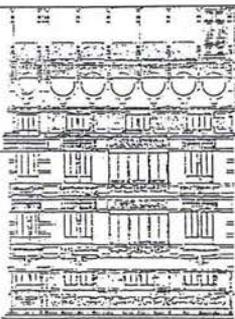
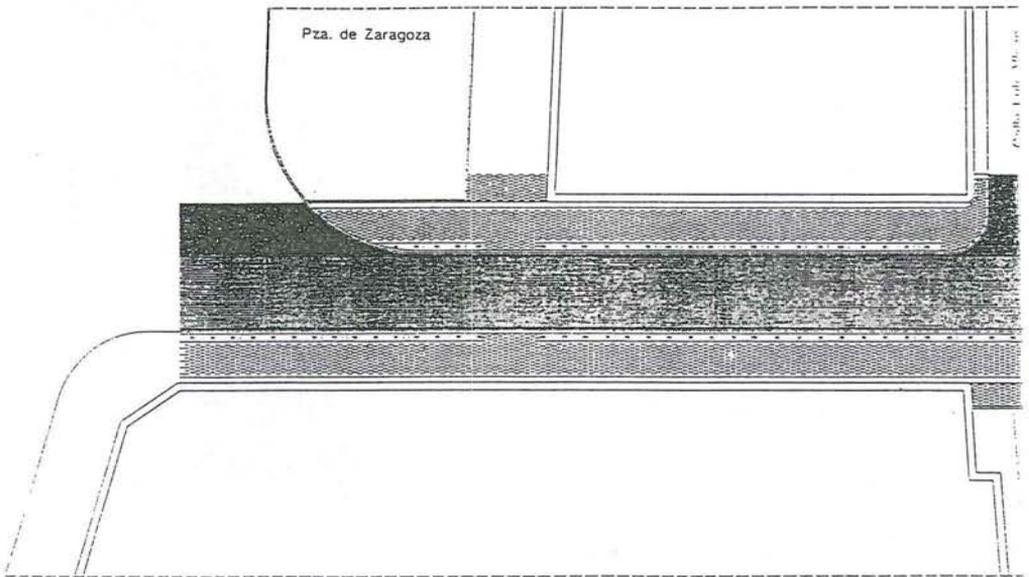
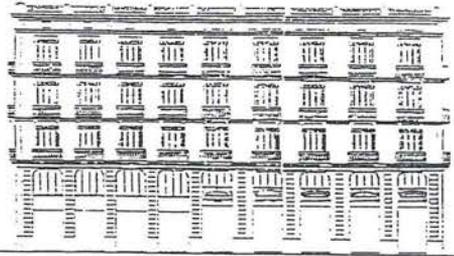
PLANTA GENERAL
Y ALZADOS DE RESTITUCION
DE BAJOS COMERCIALES
E 1:200

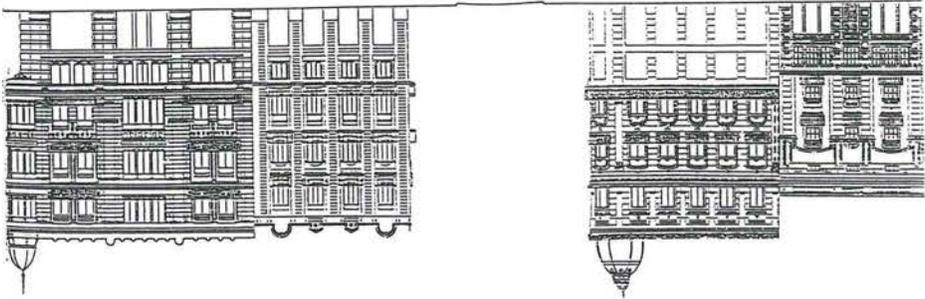
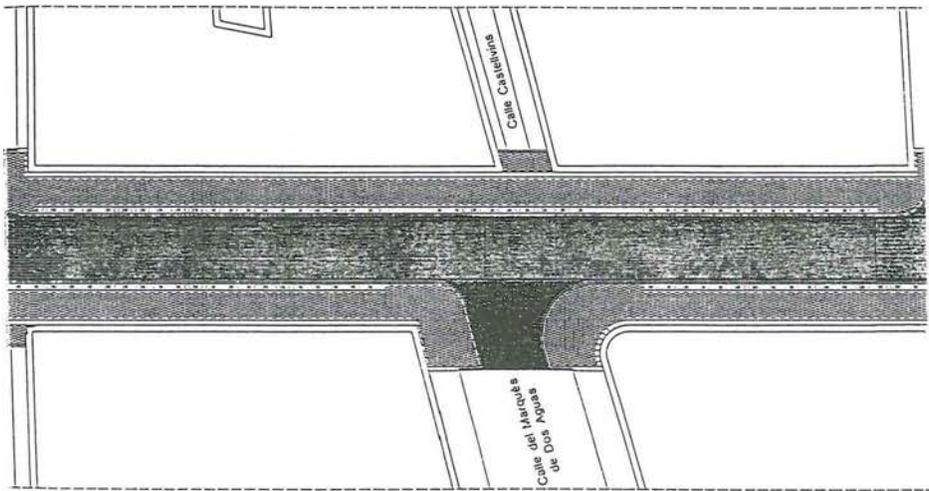
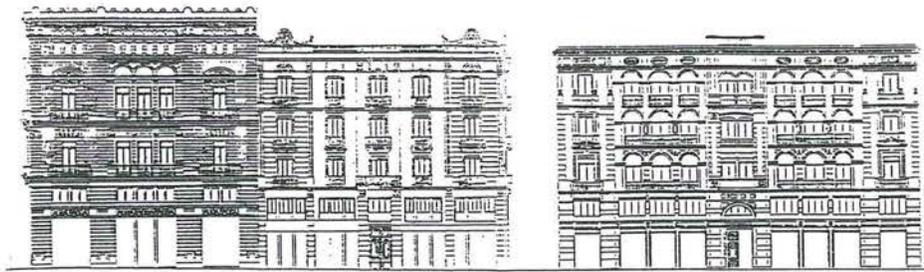
arquitectos	colaboradores
L. Perdigón	F. Martínez
J. L. Piñón	M. Monleón
C. Blasco	V. J. Casán
M. Alonso	M. Fernández

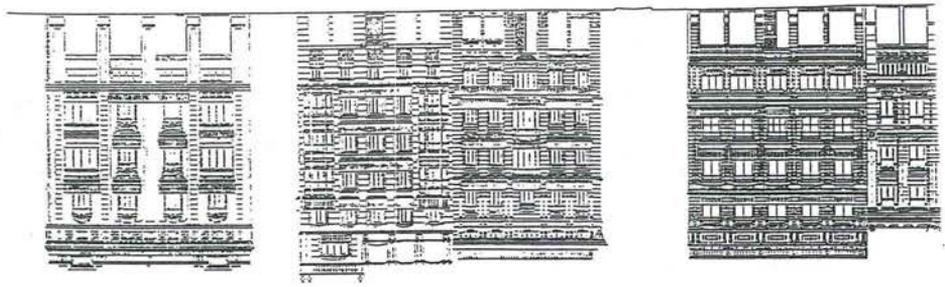
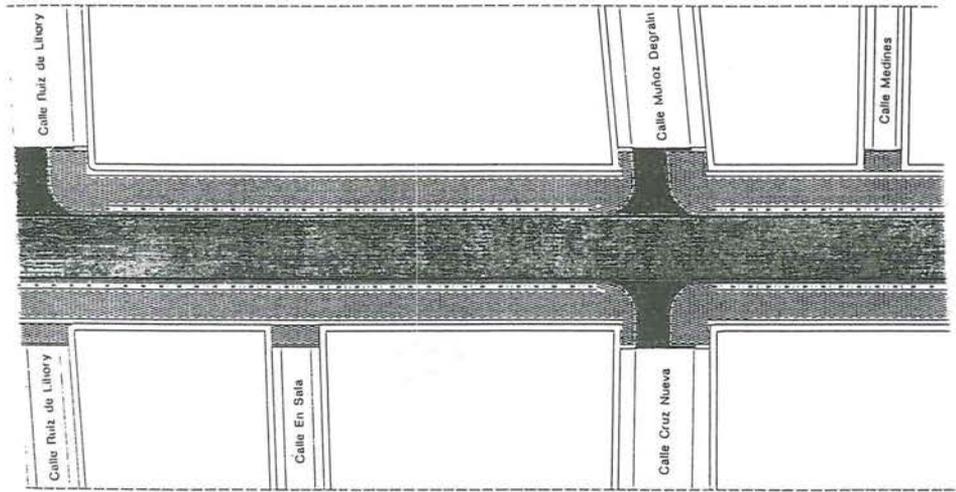
VALENCIA, DICIEMBRE 1990

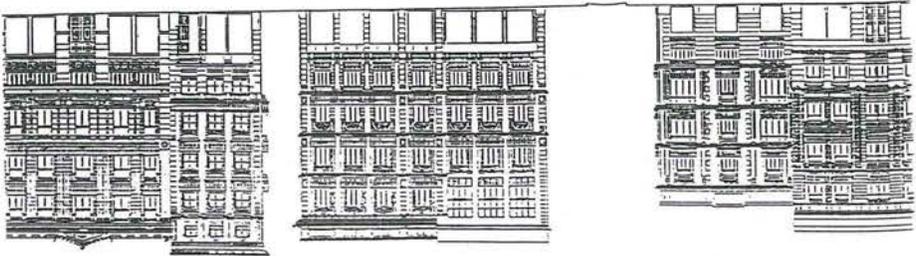
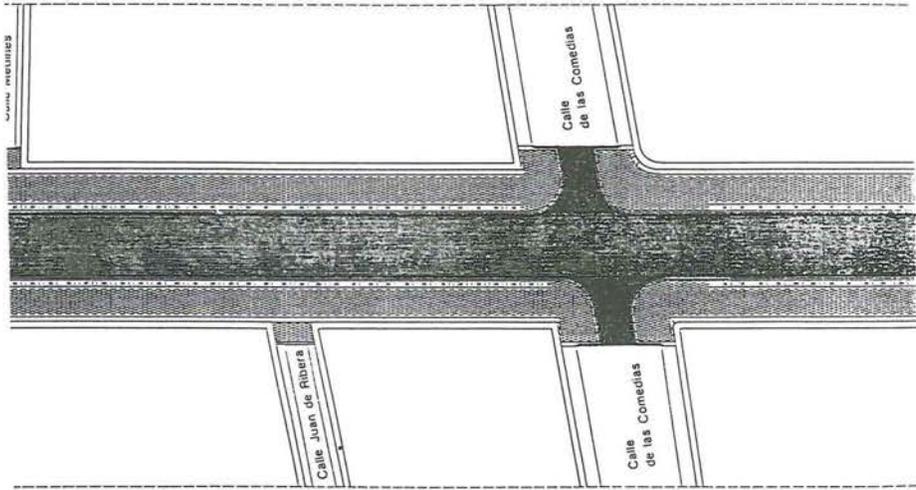
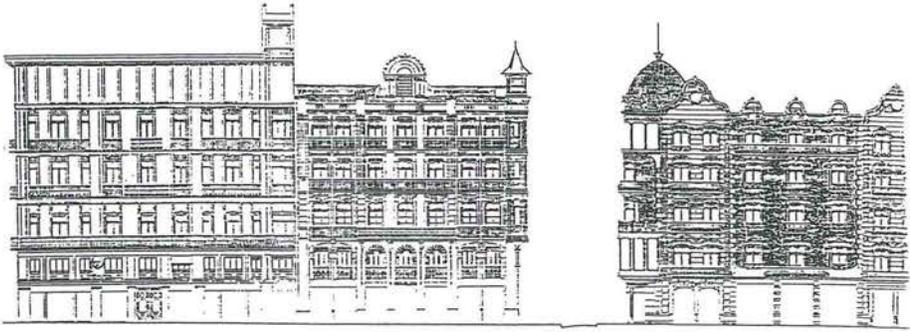


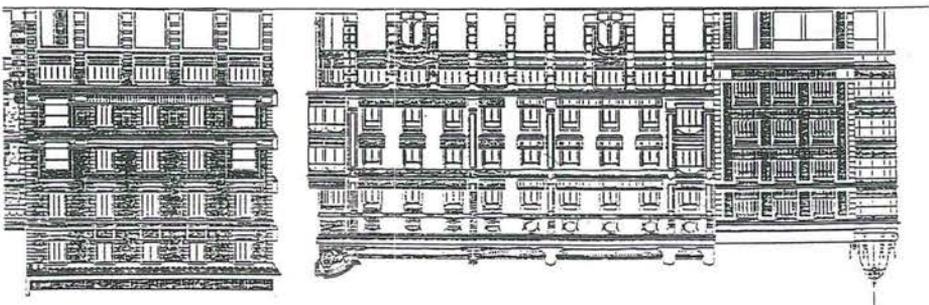
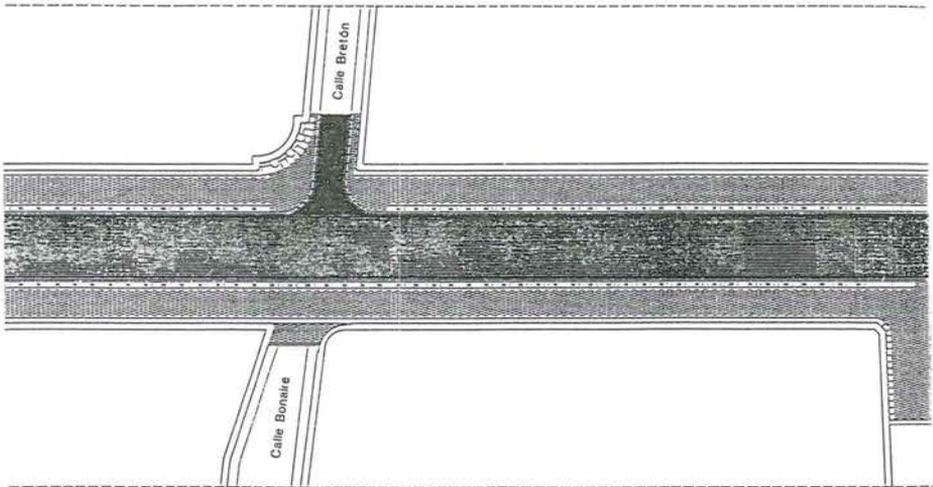
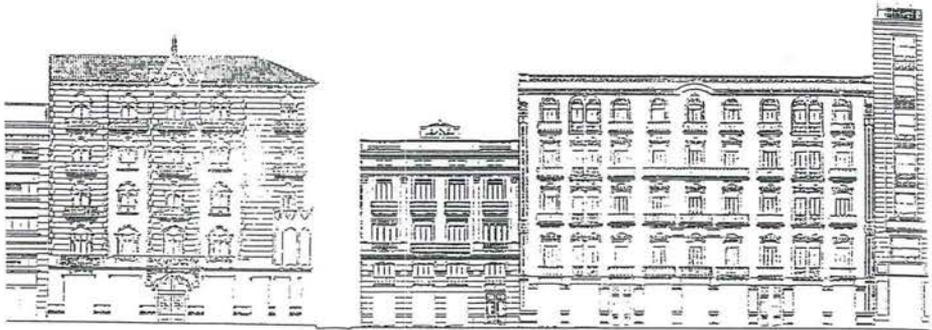


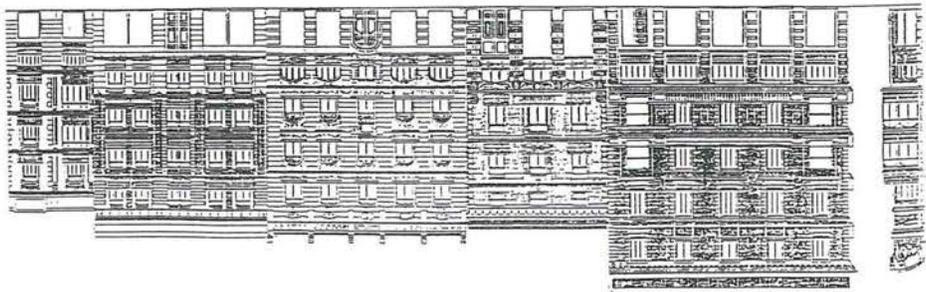
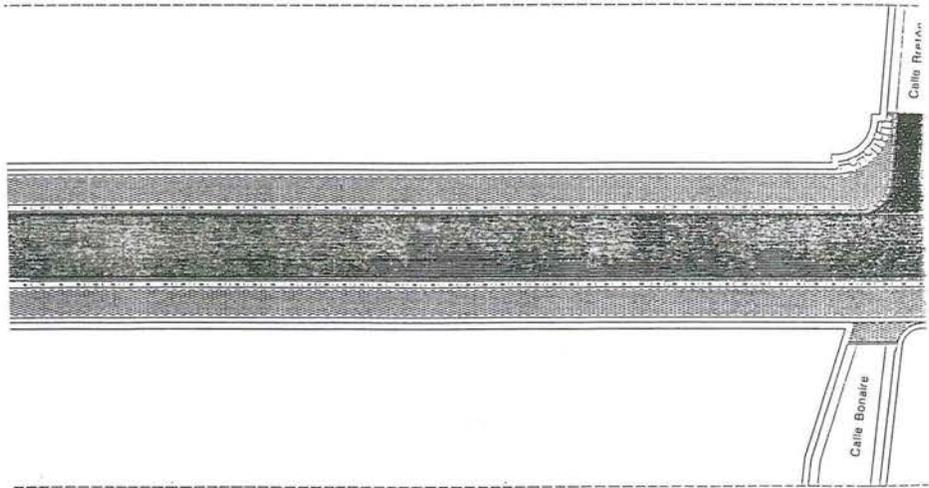
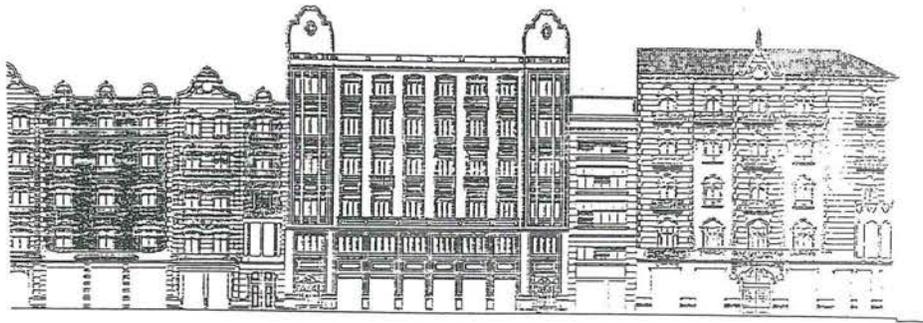


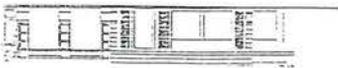
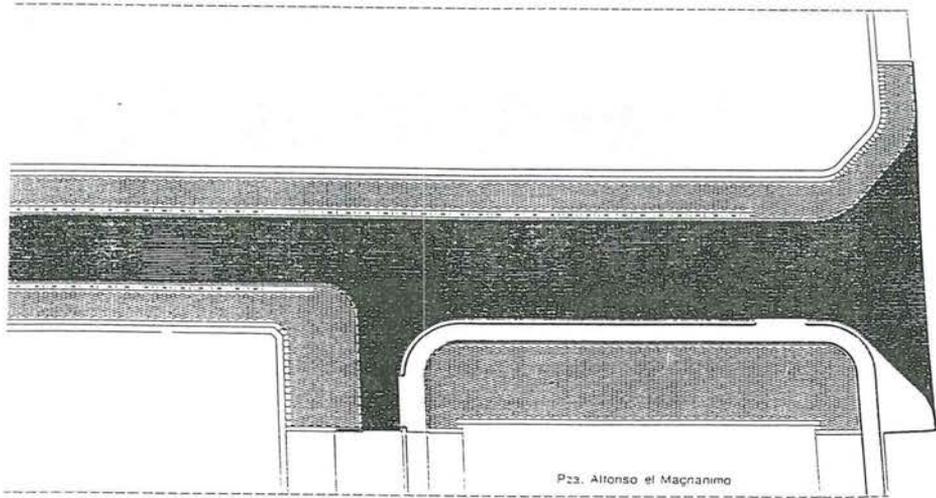


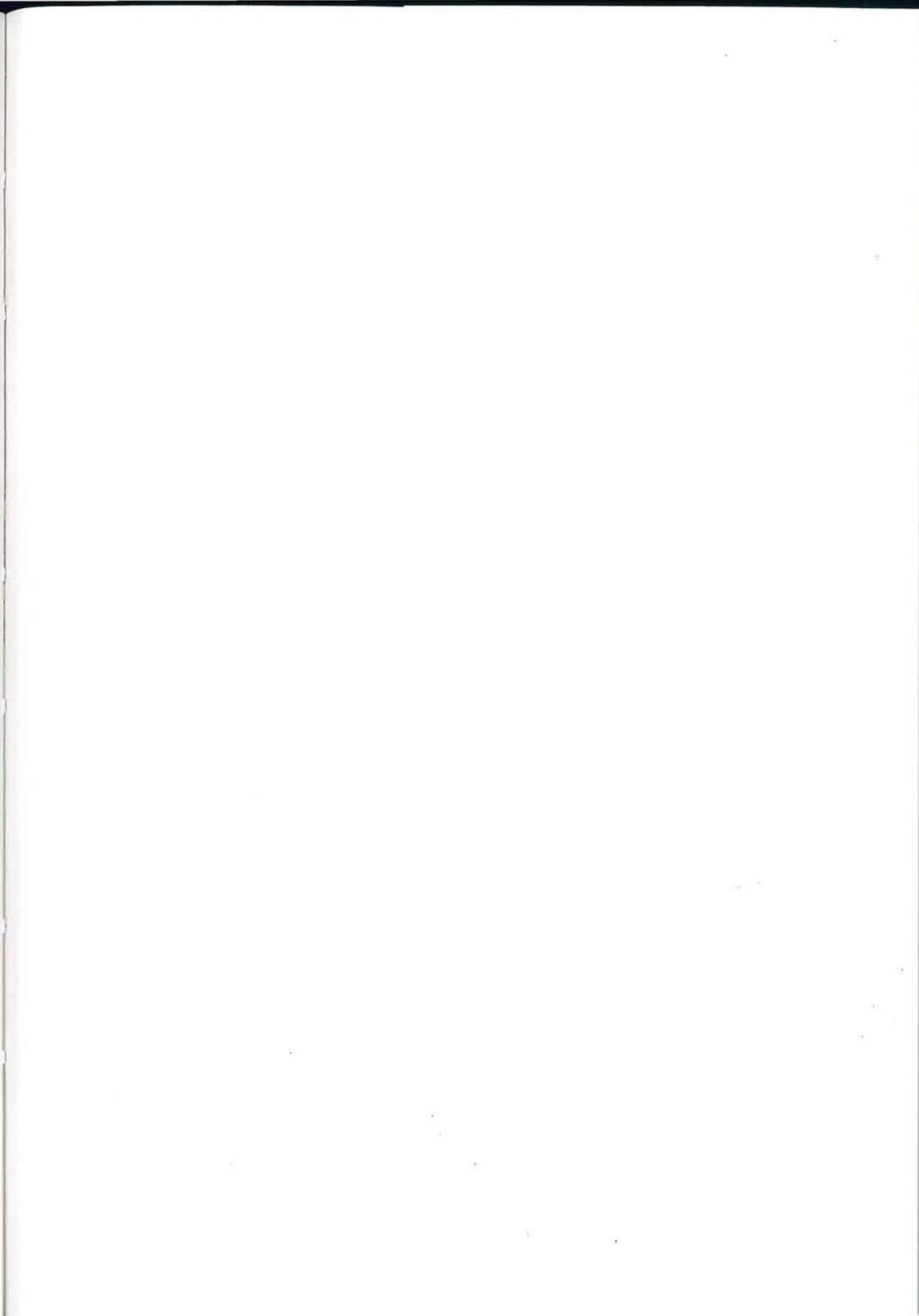














El presente libro comprende los textos íntegros de las ponencias y comunicaciones de las jornadas sobre "Planificación de Centros Históricos", que tuvieron lugar en la ciudad de Segovia, durante el mes de marzo de 1991. El objetivo de las mismas fue provocar una discusión a propósito de los "Planes Especiales" que se estaban redactando y que afectaban al conjunto de las zonas históricas de la ciudad de Segovia. Para ello se plantearon tres temas básicos. El problema de la "catalogación" de los bienes culturales en su estrecha relación con el concepto y planificación de la ciudad histórica fue el

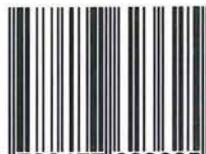
primero de ellos. El segundo tema puesto a discusión fue el de la ordenación del tráfico y la utilización del espacio público en la ciudad histórica. Y el tercero hacía referencia a la ordenación de la edificación y la promoción inmobiliaria posible en zonas urbanas históricas.

Las ponencias fueron desarrolladas por Cesare Macchi, Gabriele Tagliaventi y Fernando Roch, mientras que las comunicaciones se deben a Fernando Gaja, Rafael Ruipérez, Julio González y José I. Sánchez y Carmen Blanco y Matilde Alonso.

instituto de urbanística
de la universidad de valladolid



UNIVERSIDAD DE VALLADOLID
SECRETARIADO DE PUBLICACIONES



9 788477 623625