

PATRIMONIOS URBANOS

ciudad_{es}21 Enero - Diciembre 2018

La revista Ciudades se encuentra recogida en el producto de Thomson Reuters ESCI (Emerging Source Citation Index), así como en las bases de datos URBADOC (URBADATA) y ULRICH'S y en los productos de evaluación de revistas científicas LATINDEX, DICE, IN-RECS, RESH y MIAR. Además, está incluida en los directorios DULCINEA y ROAD e indexada en el catálogo Latindex y en ISOC (CCHS del CSIC). Por otro lado, los textos completos de todos los números de la revista se encuentran disponibles libremente en red mediante DIALNET, REDIB, UVaDOC, en la página web www.revistaciudades.com y en <https://revistas.uva.es/index.php/ciudades>.



Revista Ciudades, por el Instituto Universitario de Urbanística y Ediciones Universidad de Valladolid, se encuentra bajo una Licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial 4.0 Unported.



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



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

EDITA

Edición en papel: Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid con la colaboración de Ediciones Universidad de Valladolid

ISSN: 1133-6579

ISSN-E: 2445-3943

Depósito Legal: VA-366-2014

ISBN: 978-84-8448-972-6

DOI: <https://doi.org/10.24197/ciudades.21.2018>

IMPRESIÓN

SAFEKAT, S.L. - Madrid

FOTOGRAFÍA DE CUBIERTA

Ancienne usine Roussel (proyecto: 1928, rehabilitación: 1999), Roubaix, Francia.

Foto realizada el 13 de abril de 2018. Luis Santos y Ganges.

INSTITUTO UNIVERSITARIO DE URBANÍSTICA

Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Valladolid

Avda. de Salamanca, nº18. 47014 Valladolid, ESPAÑA Tel.: (+34) 983184471 o 983423465 Fax: (+34) 983423439
revistaciudades@arq.uva.es revistaciudades.admon@arq.uva.es <http://www.revistaciudades.com>

OFICINA EDITORIAL

Fundador y Director Honorario:
Alfonso Álvarez Mora

Director:
Luis Santos y Ganges

Edición Técnica:
José Luis Lalana Soto

Coordinación del número 21:
José Luis Lalana Soto

Asistencia editorial:
Laura Lalana Encinas
David Navarro Martínez
Enrique Rodrigo González

Diseño de cubierta:
Miguel Fernández Maroto

Corrección de textos:
José Luis Lalana Soto
Luis Santos y Ganges

ciudad_{es} 21
2018

PATRIMONIOS URBANOS

CONSEJO DE REDACCIÓN / EDITORIAL BOARD

Dr. Alfonso Álvarez Mora. Arquitecto, Catedrático de Urbanística y Ordenación del Territorio. Director del Instituto de Urbanística de la Universidad de Valladolid (España). Fundador y Director Honorario de Ciudades

Dr. Luis Santos y Ganges. Geógrafo, Profesor Contratado Doctor de Urbanística y OT. Miembro del Instituto de Urbanística de la Universidad de Valladolid (España). Director de Ciudades

Dr. Laurent Coudroy-de-Lille. Géographe historien, Maître de conférences. École d'Urbanisme de Paris (EUP), Université de Paris Est (Francia).

Dr. Francisco Valverde Díaz de León. Arquitecto, Profesor de Urbanismo. Director de Investigación y Posgrado de la Universidad Iberoamericana de Puebla (México).

Dra. Paola Falini. Architetto, Professore Ordinario di Urbanistica, Facoltà di Architettura, Università degli Studi di Roma "La Sapienza" (Italia).

Dr. Domingos Martins Vaz. Sociólogo, Professor Auxiliar. Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Beira Interior (Portugal).

Dr. Xosé Lois Martínez Suárez. Arquitecto, Profesor Titular de Urbanística y Ordenación del Territorio. Escola Técnica Superior de Arquitectura, Universidade da Coruña (España).

Dra. Carme Miralles-Guasch. Geógrafa Profesora Titular de Geografía Humana. Facultad de Filosofía y Letras. Universitat Autònoma de Barcelona (España).

Dr. Juan Luis de las Rivas Sanz. Arquitecto, Profesor Titular de Urbanística y Ordenación del Territorio. Miembro del Instituto de Urbanística de la Universidad de Valladolid (España).

Dr. Carlos Alberto Torres Tovar. Arquitecto, Profesor Asociado de Urbanismo. Escuela de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de Colombia (Colombia).

D. Ignacio San Martín. Professor Emeritus, School of Architecture, College of Design, The University of Minnesota (Estados Unidos de América).

Dr. Fernando Roch Peña. Arquitecto, Catedrático de Urbanística y Ordenación del Territorio. Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid (España).

Dr. Thierry Lulle Bruna. Arquitecto urbanista. Profesor de planta, Facultad de Ciencias Sociales y Humanas, Universidad Externado de Colombia (Colombia).

Dra. María Ángeles Castrillo Romón. Arquitecta, Profesora Titular de Urbanística y Ordenación del Territorio. Miembro del Instituto de Urbanística de la Universidad de Valladolid (España).

Dr. Miguel Ángel Troitiño Vinuesa. Geógrafo, Catedrático de Geografía Humana. Facultad de Geografía e Historia, Universidad Complutense de Madrid (España).

Dr. Jacques Teller. Ingénieur civil architecte. Directeur du Local Environment Management and Analysis et Chargé de cours en urbanisme et aménagement du territoire. Faculté de Sciences Appliquées, Université de Liège (Bélgica)

Dr. Rui Manuel Trindade Braz Afonso. Licenciado em Economia e doutor em Urbanismo, Professor Associado. Centro de Estudos de Arquitectura e Urbanismo, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto (Portugal).

CONSEJO CIENTÍFICO ASESOR / SCIENTIFIC ASSESSMENT BOARD

Dr. Agustín Hernández Aja. Arquitecto, Profesor Titular de Urbanística y Ordenación del Territorio, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid (España).

Dr. Basilio Calderón Calderón. Geógrafo, Profesor Titular de Geografía Humana. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Valladolid (España).

Dr. Mario Paris. Architetto, PolIMI International Fellowship, Dipartimento Architettura e Studi Urbani, Politecnico di Milano (Italia).

Dr. José Somoza Medina, geógrafo, Profesor Titular de Geografía Humana. Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de León (España).

Dra. Charlotte Vorms. Spécialiste d'Histoire Urbaine, Maître de conférences en Histoire, Université de Paris I. École Normale Supérieure de Paris (Francia).

Dr. Alfredo Lozano Castro, arquitecto doctor urbanista, Técnico del Proyecto Prometeo en la Dirección de Planificación y Ordenamiento Territorial del Gobierno Autónomo Descentralizado Provincia de Manabí. (Ecuador).

Dra. Carmen Delgado Viñas. Historiadora y Geógrafa, Catedrática de Análisis Geográfico Regional, Departamento de Geografía, Urbanismo y Ordenamiento del Territorio, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Cantabria (España).

Dr. Juan Antonio Rodríguez González. Sociólogo, Director del Dpto. de Estudios Sociales de la Universidad de Guanajuato, Campus León. León (México).

Dr. Fernando Gaja i Díaz. Arquitecto, Profesor Titular de Urbanística y Ordenación del Territorio, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Valencia (España).

Dr. Antonio Teodoro Reguera Rodríguez. Geógrafo, Catedrático de Geografía Humana, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de León (España).

Dr. Alfonso Vegara Gómez. Arquitecto, Director de la Fundación Metrópoli (España).

Dr. Fernando Manero Miguel. Geógrafo, Catedrático de Geografía Humana. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Valladolid (España).

Dr. Adriano Zilhão. Sociólogo, Professor Auxiliar do Instituto Superior de Serviço Social do Porto (Portugal).

Dr. Estanislao de Luis Calabuig. Ecólogo, Catedrático de Ecología, Instituto de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Biodiversidad, Universidad de León (España).

Dr. Antonio Campesino Fernández. Geógrafo, Catedrático de Geografía Humana. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Extremadura (España).

Dr. Ramón López Lucio. Arquitecto, Catedrático Emérito de Urbanística y OT. Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid (España).

Dr. Jean-Pierre Garnier. Sociologue urbainiste, Ingénieur de recherche au CNRS; Institut Parisien de Recherche: Architecture, Urbanistique, Sociétés, Université de Paris-Belleville (Francia).

Dra. Paulette Girard. Urbaniste, Maître de conférences. École Nationale Supérieure d'Architecture, Université Fédérale de Toulouse Midy-Pyrénées (Francia).

Dr. Carlos Nárdiz Ortiz. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Profesor Titular de Urbanística y Ordenación del Territorio. Escola Técnica Superior de Enxeñeiros de Camiños, Canais e Portos, Universidade da Coruña (España).

Dra. Corinna Morandi. Architetto, Professore ordinario di Urbanistica. Facoltà di Architettura e Società, Politecnico di Milano (Italia).

Dr. Rafael Mata Olmo. Geógrafo, Catedrático de Análisis Geográfico Regional. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Autónoma de Madrid (España).

Dr. Frank Marcano Requena. Arquitecto, Profesor Asociado de Urbanismo. Instituto de Urbanismo, Universidad Central de Venezuela (Venezuela).

Dr. Ramiro García Fernández. Economista, Profesor Titular de Economía Aplicada, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Universidad de Valladolid. (España).

Dr. Oriol Nel·lo Colom. Geógrafo, Profesor Titular de Geografía Humana. Facultad de Filosofía y Letras, Universitat Autònoma de Barcelona (España).

Dr. José María Coronado Tordesillas. Ingeniero de caminos. Profesor Titular de Urbanismo y Director de la Escuela de Ingenieros de Caminos de Ciudad Real, Universidad de Castilla-La Mancha. Universidad de Paris-Belleville (Francia).

ÍNDICE

Editorial.....	V-XV
<i>In Memoriam</i>	xvii-xx

Dossier Monográfico

Javier PÉREZ GIL <i>Un marco teórico y metodológico para la arquitectura vernácula</i>	1-28
Juan Ignacio PLAZA GUTIÉRREZ <i>El patrimonio industrial del borde sur de la ciudad de Salamanca</i>	29-58
Juan José REYNA MONRREAL <i>Más allá del Parque Posindustrial: el legado socio-espacial de Fundidora de Fierro y Acero de Monterrey visto a través de sus barrios obreros</i>	59-77
Beatriz GONZÁLEZ KIRCHNER <i>Ciudad Pegaso: autarquía y control social. Vivienda obrera asociada a centros industriales</i>	79-98
Alberto RODRÍGUEZ-BARCÓN, Estefanía CALO y Raimundo OTERO-ENRÍQUEZ <i>Reconversión de espacios portuarios y privatización de la fachada litoral de A Coruña: una lectura crítica</i>	99-120

Miscelánea

Elvira KHAIRULLINA <i>La planificación urbana y el tráfico rodado: las ideas de Alker Tripp en la URSS</i>	123-140
Noel Antonio MANZANO GÓMEZ <i>Résidentialisation urbaine: seguridad espacial y normalización social en las periferias sensibles francesas</i>	141-159
Francisco Diniz DÍAZ GALLEGOS <i>A Coruña 1967-1974: la construcción vertical de la ciudad</i>	161-178

Sección Final

Víctor PÉREZ EGUILUZ

Reseña: «Attracting visitors to ancient neighbourhoods. Creation and management of the tourist-historic city of Plymouth»..... 181-184

Ana RUIZ-VARONA

Reseña: «Historias vividas. Grupos de Viviendas en Valencia 1900-1980» 185-188

INDEX

Editorial.....	V-XV
<i>In Memoriam</i>	xvii-xx

Monograph Dossier

Javier PÉREZ GIL <i>A theoretical and methodological framework for vernacular architecture</i>	1-28
Juan Ignacio PLAZA GUTIÉRREZ <i>Industrial heritage in the southern periphery of the city of Salamanca</i>	29-58
Juan José REYNA MONRREAL <i>Beyond the Post-Industrial Park: the socio-spatial heritage of Fundidora de Fierro y Acero de Monterrey glimpsed through its workers' neighborhoods</i>	59-77
Beatriz GONZÁLEZ KIRCHNER <i>Ciudad Pegaso: autarchy and social control. Workers' housing associated with industrial centres</i>	79-97
Alberto RODRÍGUEZ-BARCÓN, Estefanía CALO y Raimundo OTERO-ENRÍQUEZ <i>Reconversion of port areas and privatization of the waterfront of A Coruña: a critical reading</i>	99-120

Miscellanea

Elvira KHAIRULLINA Urban planning and road traffic: ideas of Alker Tripp in the USSR	123-140
Noel Antonio MANZANO GÓMEZ <i>Résidentialisation urbaine: spatial security and social normalization vulnerable French peripheries</i>	141-159
Francisco Diníz DÍAZ GALLEGOS <i>A Coruña 1967-1974: the vertical construction of the city</i>	161-178

Sección Final

Víctor PÉREZ EGUILUZ

Review: «Attracting visitors to ancient neighbourhoods. Creation and management of the tourist-historic city of Plymouth»..... 181-184

Ana RUIZ-VARONA

Review: «Historias vividas. Grupos de Viviendas en Valencia 1900-1980» 185-188

EDITORIAL: Patrimonios urbanos

Todos los asuntos relativos al patrimonio han alcanzado, en las últimas décadas, una presencia muy relevante en la ciudad, al tiempo que los elementos susceptibles de ser considerados desde una perspectiva patrimonial e incluso los propios conceptos con los que se trabaja han sufrido una intensa transformación... en apariencia, puesto que prácticamente todos y cada uno de los fantasmas que han acompañado a los procesos de patrimonialización en el pasado siguen hoy presentes.

Tiene sentido abordar la cuestión del patrimonio en la ciudad, puesto que al punto de vista del patrimonio urbano, que, sin haber resuelto los grandes asuntos pendientes, se ha consolidado tanto en la normativa como en la práctica, hay que incorporar ahora otra visión, la del tratamiento de los patrimonios, de naturaleza muy diversa, que han conformado y conforman la ciudad.

Para ello hay que partir de una aproximación al concepto de patrimonio urbano, puesto que, en el fondo, se trata de abordar, desde una perspectiva diferente y más amplia, asuntos que han estado presentes desde el mismo momento de su nacimiento.

A pesar de que no puede ser considerado en modo alguno un asunto nuevo, definir qué es el patrimonio urbano sigue siendo hoy una cuestión compleja, difícil de abarcar en el término de una definición.

Podemos tomar, a modo de aproximación a esta complejidad, lo que Françoise Choay mencionaba en la entrada *patrimoine urbain* del «*Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*», que ella misma dirigiera en 2005 con Pierre Merlin. El patrimonio urbano “comprende los tejidos, prestigiosos o no, de las ciudades o de los conjuntos tradicionales preindustriales y del siglo XIX, y tiende a englobar de manera más general todos los tejidos urbanos fuertemente estructurados”. Dejando de lado algunas ausencias y algunos aspectos polémicos de esta formulación, nos interesa señalar que la idea fundamental que subyace es la de que con el término patrimonio urbano se hace referencia al tejido urbano como un tipo específico de patrimonio, o, expresado en otros términos “la ciudad como patrimonio”.

Éste no es, ni ha sido nunca, un asunto sencillo. Siguiendo la lógica argumental clásica, desarrollada por la misma Françoise Choay en su «Alegoría del patrimonio» y resumida en la entrada que acabamos de citar, podemos considerar que el concepto de patrimonio urbano se formula explícitamente en la obra «*Vecchie città ed edilizia nuova*», de Gustavo Giovannoni, publicada en 1931. Y lo que distingue al planteamiento de Giovannoni no es que plantee que una ciudad o una parte de ella pueda contener valor patrimonial en sí misma, algo que ya habría apuntado Ruskin antes en «*Las piedras de Venecia*», sino que se trata de un patrimonio que está, y tiene



que seguir estando, vivo. La cuestión esencial estribaría entonces en qué papel ha de desempeñar esta parte de la ciudad en la vida urbana contemporánea, o, por usar los términos de Giovannoni, cuáles son los “límites aceptables del cambio”.

En su obra, Giovannoni planteaba diversos conceptos, principios y herramientas, cuyo alcance e implicaciones pueden ser hoy discutibles –ha llovido mucho en los últimos ochenta y cinco años–, pero que ponen el acento, aunque sea de forma incipiente en algunos aspectos, en dos puntos fundamentales: la ciudad es un ente que ha de ser considerado de forma global, y es un ente que evoluciona, que cambia y se transforma.

Estos dos argumentos, unidos a un tercero que no aparecía en las formulaciones de Giovannoni, la población y sus circunstancias sociales y económicas, han configurado la base de un debate intenso, candente y más presente que nunca, sobre cómo abordar el asunto del patrimonio urbano, con hitos como el Plan de Bolonia, por citar el más conocido, que no han perdido vigencia frente a prácticas que en poco difieren de las ideas planteadas por Ruskin sobre el carácter casi sagrado del legado de nuestros antepasados, cuando no dirigidas por una visión puramente mercantilista del patrimonio.

Dejando aparte estas cuestiones –fundamentales– que enfatizarían como elemento principal a preservar la vida urbana y su diversidad (social, económica), y ciñéndonos a la visión teórica, durante buena parte de estas décadas ha imperado una perspectiva encaminada a la salvaguarda de ciertos ámbitos urbanos “históricos”. La Recomendación de Unesco de 1976, conocida como Recomendación de Nairobi, se denominó como “relativa a la salvaguardia de los conjuntos históricos y su función en la vida contemporánea”.

Hasta hace muy poco tiempo, pues, de lo que se ha tratado ha sido de “salvar” estos conjuntos urbanos y de asignarles una función actual que, al menos en teoría, fuese “compatible con su morfología y escala”, usando una expresión de Giovannoni.

De hecho, muchos conjuntos urbanos de valor patrimonial oficialmente reconocido (basta pensar en los incluidos en la Lista del Patrimonio Mundial) constituyen hoy un prestigiado elemento dentro de sus estructuras urbanas... tan prestigiado que son el referente al cual se supedita cualquier otro tipo de consideraciones sobre la ciudad o sus elementos.

Por otra parte, sobre todo a partir de la década de 1980 aunque se ha manifestado con toda su fuerza ya en el siglo XXI, ha tenido lugar una suerte de transfiguración en el campo del patrimonio, que se ha traducido en la extraordinaria ampliación de los elementos “patrimonializables” acompañada, simultáneamente, de un desplazamiento de la orientación general desde lo excepcional a lo cotidiano. El conflicto entre el patrimonio urbano clásico y consolidado y estos “nuevos patrimonios” está servido, y, paradójicamente, no es diferente, en esencia, de ese conflicto que se ha señalado

en repetidas ocasiones entre el patrimonio de carácter monumental y el patrimonio urbano en el pasado. Basta recordar en este sentido a Haussmann y su actuación en la ciudad de París, o la práctica, ya criticada por Camillo Sitte pero todavía no erradicada, de demoler los entornos urbanos de determinados monumentos para poder apreciarlos mejor en todo su esplendor.

¡Cosas del pasado! que nada tienen que ver, por ejemplo, con demoler un edificio industrial –al fin y al cabo no son más que ruinas– para despejar las vistas de una muralla, al mismo tiempo que sin ningún pudor se construye en otro espacio vecino, delante de esa misma muralla, un edificio, contemporáneo y emblemático, obra de un arquitecto de renombre... y todo ello en el sagrado nombre del Patrimonio.

Curiosamente, y no se trata de casos aislados, cuando más se ha hablado de patrimonio en algunas ciudades, más ha arreiado la batalla contra algunos elementos “discordantes” con una visión concreta –y, no lo olvidemos nunca, interesada– del patrimonio urbano, que entiende por tal una escenografía claramente identificable y libre de elementos que disturbén su idílica percepción –incluyendo a veces en esta categoría a la propia población o una parte de la misma–, un simulacro de ciudad convertida en espectáculo de sí misma.

Entre los elementos que suelen ser considerados como discordantes, y a pesar de que ya cuentan con un recorrido teórico relevante, cabría destacar los vinculados al patrimonio etnológico –y concretamente a la arquitectura vernácula– y al patrimonio industrial, que suelen estar presentes en buena parte de nuestras ciudades, pero que, salvo excepciones, o no son considerados como patrimonio o, como acabamos de señalar, son contemplados desde una perspectiva llena de connotaciones negativas.

En el caso de la arquitectura vernácula, porque por sus propias características y evolución suele congeniar mal con las arquitecturas de la excepcionalidad, aunque es una conexión material evidente con las características de la cultura y del territorio en que se inserta.

Y en el caso del patrimonio industrial porque confluyen muchos factores en torno a su relación con la ciudad. Por una parte, la propia evolución de la Arqueología Industrial (llamémosle así para evitar disquisiciones complejas que están aquí fuera de lugar), que durante mucho tiempo se ha orientado más a la salvaguardia que al conocimiento, centrándose –de manera deliberada o no– en el objeto edificado, reeditando en la práctica los viejos fantasmas de la visión monumentalista (ensimismamiento y descontextualización temporal y espacial), donde la preservación de ciertos elementos (más espectaculares, “vistosos” o, simplemente, mejor situados) se ha utilizado como soporte de la recomposición funcional y espacial de los espacios industriales obsoletos.

Estos espacios, denominados a menudo intencionadamente como “vacíos” o como “ruinas”, han sido tratados como una reserva de suelo edificable, sobre

todo para uso comercial o residencial, y en ellos el patrimonio, si es que se llega a considerar, está subordinado al proyecto, por lo que suelen prevalecer los criterios de oportunidad sobre todos los demás.

Estos dos ejemplos, amén de otros que se podrían considerar, nos llevan a plantear la cuestión de los patrimonios urbanos, es decir, la visión del patrimonio desde la óptica de la ciudad, en lugar de la tradicional visión de la ciudad desde el punto de vista del patrimonio.

En este sentido, un nuevo concepto ha irrumpido recientemente en el panorama del patrimonio urbano, con la Recomendación sobre el Paisaje Urbano Histórico aprobada por Unesco en noviembre de 2011.

Se trata, en esencia, de aplicar el concepto de paisaje como aproximación al patrimonio urbano, por lo que, para empezar, sería más adecuado referirse al paisaje urbano histórico como método que como concepto o noción, a pesar de que la traducción al castellano de la Recomendación sustituyó el término ‘aproximación’ por el de ‘noción’.

Se trata de una idea sin duda rebosante de implicaciones sugerentes, pero que dado el estado de la cuestión actual difícilmente puede ser operativa, porque la Recomendación no ofrece una definición clara ni de la noción ni del método: la propia formulación, tal como está expresada, es cuando menos discutible, y hasta el momento no se ha desarrollado una aproximación a dos aspectos cardinales: la metodología o metodologías que se podrían emplear y, todavía más importante, el alcance que, en la práctica puede tener esta nueva perspectiva, esto es, para qué puede servir.

Lo que impera todavía hoy es la confusión, hasta el punto de entremezclar la categoría con la herramienta: el paisaje cultural, como un tipo específico de patrimonio, cuyo valor reside, simplificándolo mucho, en el entramado de relaciones entre el medio y la sociedad (el “paisaje”), o el paisaje urbano histórico, un método basado en la noción de paisaje que habría de servir para caracterizar en su complejidad, incluso para gestionar, un conjunto urbano con valor patrimonial.

¿Quiere esto decir, pues, que el método del paisaje urbano histórico no es útil? Ni mucho menos. Parafraseando a Edgar Morin y su pensamiento complejo, da la impresión de que estamos mucho más avanzados y al mismo tiempo mucho más atrasados de lo que nos puede parecer. Aplicar los conceptos y los métodos vinculados al paisaje urbano histórico constituye una herramienta formidable, pero para que sea útil hay que saber cómo y para qué utilizarla.

Por lo que respecta al tema que nos ocupa, los patrimonios urbanos, aplicar este método debería partir de la reformulación de la base del valor patrimonial de un conjunto urbano, que no se puede derivar de la existencia de un conjunto de monumentos, de un ambiente urbano o de un conjunto relacionado de edificios, monumentales y no

monumentales, sino del propio proceso histórico de la ciudad. Lo que conforma el valor que ese conjunto urbano pueda tener no son las manifestaciones, más o menos excepcionales, producto de una época y unas circunstancias, sino el hecho de que hayan seguido integradas en el devenir urbano a lo largo de la historia de la ciudad. Y la legibilidad de ese proceso es precisamente lo que habría que preservar.

No quiere esto decir que todos los elementos patrimoniales hayan de tener un tratamiento similar, sino que los patrimonios urbanos se constituyen como un conjunto que debe ser entendido a través de sus relaciones, de sus actores y de sus funciones pasadas y presentes.

Así, junto —y no frente— a la ciudad como patrimonio, hay que hablar hoy también del patrimonio en la ciudad, de los patrimonios urbanos sin los cuales no podemos comprender ni la ciudad ni el patrimonio urbano en sentido clásico. Todos ellos, sancionados o no oficialmente, sea cual sea su época, su naturaleza, su importancia, siempre relativa, y toda la serie de atributos que podamos considerar, en su conjunto y con su sistema de relaciones —espaciales, temporales, simbólicas—, conforman una realidad propia, que no es equivalente a la mera adición de cada uno de los elementos, y que se vive como un todo inseparable: la ciudad.

Valladolid, mayo de 2018

EDITORIAL

Urban heritages

Every issue related to heritage has reached, in the last decades, a very relevant presence on the city, while the elements susceptible of being considered from a patrimonial point of view and even the very concepts used have undergone a strong transformation... ostensibly, as nearly each and every ghost that has accompanied these processes of creating heritage in the past are still existing.

There is a point in approaching the heritage question in relation to the city, since from the urban heritage point of view, that, though it hasn't resolved some outstanding issues, has been consolidated on the regulations as well as the practice, there is a new vision that must now be incorporated, that of the treatment of very diverse heritages that have shaped and shape the city.

To this effect the starting point must be an approximation to the concept of urban heritage, since in the end, it deals with approaching from a different and broader perspective, issues that have been occurring since the very moment of their birth.

Even though it can't be considered at all as a new matter, to define what is urban heritage remains today a very complex question, difficult to cover within the terms of a definition.

We can take, as a means of approaching this complexity, what Françoise Choay mentioned on the entry *patrimoine urbain* of the «Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement», that she herself directed in 2005 with Pierre Merlin. Urban heritage “comprises the structures, prestigious or otherwise, of cities or urban fabric, preindustrial or from the nineteenth century, and tends to encompass in a general sense every strongly structured urban fabric”. Leaving aside some absences and some controversial aspects of this definition, it's interesting to note the underpinning idea, that the term urban heritage refers to the urban fabric as a specific type of heritage, or, in other words “the city as heritage”.

This is not and has never been an easy matter. Following the classical argumentative logic, developed by the very same Françoise Choay in her «The Allegory of National Heritage» and summarized in the entry that has been cited, we could consider that the concept of urban heritage was explicitly formulated in the work «Vecchie città ed edilizia nuova», by Gustavo Giovannoni, published in 1931. And what distinguishes Giovannoni's approach is not that he poses that a city or part of it can have heritage value in and of itself, something that Ruskin had previously noted in «The Stones of Venice», but that it is an heritage that is, and must continue to be, alive. The key issue would reside then in what role this part of the city must

perform in contemporary urban life, or, to use Giovannoni's terms, what are the "acceptable limits of change".

In his work, Giovannoni proposed several concepts, principles and tools, whose reach and implications could be debatable today –a lot of water has flowed under the bridge in the last eighty-five years–, but they emphasize, even if it is only budding on occasion, on two main points: the city is a being that must be considered on a global basis, and it is a being that evolves, changes and is transformed.

This two arguments, joined by a third that didn't appear in Giovannoni's formulations, that of population and its social and economic circumstances, have configured the basis of an internal debate, heated and more pressing than ever, on how to approach the issue of urban heritage, with landmarks such as the Bolonia Plan, to mention the one best known, that haven't lost relevance when confronted with practices that little differ from the ideas proposed by Ruskin on the near sacred nature of our ancestors' legacy, when they aren't serving a purely marketable view of heritage.

Leaving aside this –basic- questions that would emphasize urban life and its (social, economic) diversity as the main element to preserve, and keeping to the theoretical view, for a good portion of these decades has dominated a perspective geared towards safeguarding certain "historical" urban areas. Unesco's Recommendation of 1976, known as the Recommendation of Nairobi, was described as "concerning the safeguarding and contemporary role of historic areas".

Until very recently, then, that which has been sought has been to "save" this urban ensembles and to assign them a current role that, at least in theory, was "compatible with its morphology and scale", using one of Giovannoni's expressions.

In fact, many urban ensembles with an officially recognized heritage value (it's enough to consider those added to the World Heritage List) represent today a prestigious element inside their urban structures... so prestigious that they are the referent to which any other consideration related to the city or its elements is subordinated.

On the other hand, especially from the 1980s onward though it has only hit its stride on the twenty-first century, there has been a sort of transfiguration on the field of heritage, which has translated to the extraordinary expansion of "heritage susceptible" elements followed, simultaneously, by a displacement of the general orientation from the exceptional to the mundane. The conflict between the classical and consolidated urban heritage and these "new heritages" is served, and, paradoxically, in its essence it isn't that different from the conflict often noted between the monumental heritage and the urban heritage in the past. It's enough to remember Haussmann and his role in the city of Paris or the practice, already criticized by Camillo Sitte but that hasn't

been yet eradicated, of demolishing the urban environment of certain monuments so they may be better appreciated in all their glory.

Things of the past! That have nothing to do, for instance, with tearing down an industrial building –after all, they are nothing but rubble– to clear the views to a wall, at the same time as they shamelessly build nearby, in front of that very wall, an emblematic and contemporary building, the work of a renowned architect... all in the Holy name of the Heritage.

Curiously, and they aren't isolated cases, the more the subject of heritage is discussed in some city, the harsher is the battle against some “discordant” elements to a particular vision –and, lest we forget, self-serving– of urban heritage, that understands as such a clearly identified scenography free of elements that may disturb its idyllic perception –sometimes including in this category the population or a part of it–, a sham of a city turned into a show of itself.

Among this elements that are often considered as discordant, and despite the fact that they already have a relevant theoretical journey, it's relevant to note those linked to the ethnological heritage –and in particular the vernacular architecture– and the industrial heritage, that are often present on many of our cities but that, with a few exceptions, either aren't considered heritage or, as we have just remarked, are viewed with a myriad of negative connotations.

In the case of vernacular architecture, as its own characteristics and evolution often are ill-suited to mesh with the exceptional architectures, even though there's a clear material connection with the culture and the territory in which they take place.

And, in the case of industrial heritage because many factors converge around its relation with the city. On the one hand, the very evolution of Industrial Archeology (let's call it that to avoid complex subtleties that would be out of place here), that for a long time has been dedicated rather to safeguarding than knowledge, focusing –deliberately or otherwise– on the edified object, reediting on practice old ghosts of the monumentalist perspective (self-absorption and temporal and spatial decontextualization), where the preservation of certain elements (more spectacular, “eye-catching” or, simply, better situated”) has been used as a basis for the functional and spatial reconstitution of obsolete industrial spaces.

These spaces, often intentionally named as “empty space” or as “ruins”, have been treated as a reservoir of building land, especially for commercial or residential uses, and on them heritage, if it is at all considered, is subordinated to the project, so the criteria of opportunity tends to prevail over any other.

These two examples, on top of many others that could be considered, lead us to considering the matter of urban heritages, that is, the perspective of heritage from the city's point of view, instead of the traditional perspective of the city from heritage's point of view.

In this respect, a new concept has recently irrupted in the urban heritage picture, with the Recommendation on Historic Urban Landscapes passed by Unesco on November, 2011.

Essentially, it applies the concept of landscape as an approach towards urban heritage and therefore, for starters, it would be more adequate to speak of historic urban landscape as a method rather than a concept or notion, even though the Spanish translation of the Recommendation swapped the term “approximation” for that of “notion”.

It's undoubtedly an idea full of suggestive implications, but one that given the current state of play hardly results efficient, as the Recommendation doesn't give a clear definition neither of the notion nor of the method: the same definition, as it's expressed, is at the very least debatable, and until now has not been developed into an approximation to the two cardinal aspects: the methodology or methodologies that could be used and, even more importantly, the reach that, in practice, this perspective could have, that is, for what could it be useful.

What dominates even today is the confusion, to the point of mixing the category with the tool: cultural landscape, as a specific type of heritage which value resides, oversimplifying matters, in the tapestry of relationships between environment and society (“landscape”), or historic urban landscape, a method based on the notion of landscape that should be used to characterize it in its complexity, even to manage an urban ensemble with heritage values.

Does that mean, then, that the method of historic urban landscape isn't useful? Not even remotely. Paraphrasing Edgar Morin and his complex thought treatise, it gives the impression that we're much more advanced and at the same time much more delayed than we may believe. To apply the concepts and methods associated with historic urban landscapes constitutes a formidable weapon, but for it to be useful we must know how to use it and what for.

In terms of our current topic, urban heritages, applying this method should spring from the reformulation of the basis of heritage values on an urban ensemble, that can't be derived from the existence of a series of monuments, an urban environment or a related group of buildings, whether or not monumental, but from the very same historical process of the city. What creates value that an urban ensemble may have are not the manifestations, more or less exceptional, born from one time period and one set of circumstances, but the fact that they have continued to be integrated in the urban path over the course of the city's history. And the legibility of this process is precisely what must be preserved.

This isn't to say that every heritage element must have a similar treatment, but rather that urban heritages constitute themselves as a group that must be understood through its relationships, its agents and its past and present uses.

Therefore, together with –and not in front of– city as heritage, today one must speak as well as the heritage in the city, of the urban heritages without whom we cannot understand neither the city nor urban heritage on its classical sense. All of them, officially sanctioned or otherwise, no matter their time period, their nature, their importance, always relative, and a whole series of attributes that we could considered, on itself and around its relationship system –spatial, temporal, symbolic–, conform a reality of itself, that isn't equivalent to the mere sum of its part, and that is lived as an inseparable whole: the city.

Valladolid, May 2018

IN MEMORIAM:

Mario Gaviria (1938-2018)

“Igual que Marx decía que la humanidad no se plantea sino los problemas que es capaz de resolver, es decir, que cuando formulas un problema está en germen la solución, algo parecido pasa con las utopías, es decir, que la humanidad no se plantea utopías si no entrevé que puedan ser realizables. Las utopías son algo creador, y cuando alguien hablando dice (aludiendo a la utopía como algo imposible), “esto es una utopía”, yo siempre pienso todo lo contrario que es posible y mejor que la mierda del capitalismo y el estado.”

GAVIRIA, Mario (1980):“Ciudad, 20 trucos y remiendos”,
en «El Ecologista» 8-9.p

El 7 de abril de 2018 falleció en Zaragoza a los 79 años Mario Gaviria Labarta, Premio Nacional de Medio Ambiente en 2005, Premio Sociedad y Valores Humanos en 2006 y Cruz de Carlos III El Noble otorgada por el Gobierno de Navarra en 2016. Fue el sociólogo urbano que más influyó en la generación de urbanistas que en los años 70, que tras la caída de la dictadura, acometieron la tarea de diseñar la transformación de las ciudades españolas. Sus escritos, charlas y trabajos dotaron a la práctica de estos profesionales de una visión compleja, siempre con los ciudadanos en primer plano, que buscaba convertir en ciudades aptas para la vida a aquellas tristes, viejas y segregadas ciudades, fruto de una postguerra cruel y una especulación inmobiliaria devastadora.

Mario nos hizo ver que la vida de los ciudadanos era algo más que una cadencia diaria de transporte, trabajo, transporte, descanso, solo rota por la pausa semanal y las vacaciones del verano, concebidas igualmente como una secuencia de actividades repetidas. Para cada actividad un espacio, cada función tenía que ser separada y optimizada funcionalmente, ese era el credo del urbanismo funcionalista que había reducido, con gran alborozo de políticos y empresarios, la disciplina urbanística a la traslación del modelo de la máquina capitalista a la producción y diseño de la ciudad. La innovación que nos proponía Mario Gaviria era la de ver la ciudad real, la que acogía la vida diversa y compleja de sus habitantes. Para ello no se basaba en modelos ni esquemas, sino en la observación real y en la empatía con las personas, sus necesidades y su capacidades creativas; un método personal, fruto en parte de su contacto con los situacionistas franceses y de su relación con Henri Lefebvre, pero basado en la creencia firme de la capacidad de los individuos de labrarse su propia vida. Si de algo se trataba en el caso de Mario era de que los individuos se emancipasen, que ocupasen las calles y las plazas para construir una vida cotidiana plena, dando cuerpo al “derecho a la ciudad” que reclamaba su amigo y maestro Lefebvre, con el que mantuvo amistad hasta su muerte.

La visión de Mario Gaviria no era una visión teórica ni de esquemas abstractos, era la visión espacial de un “urbanista natural”, capaz de leer tanto los espacios de la ciudad heredada, explicando el porqué de su evolución y la vida que contenían asociada a sus nuevas funciones y estructuras, como también leer los espacios de las periferias funcionalistas, como demostró cuando fue el director del estudio sociourbanístico sobre ampliación del barrio de la Concepción y el Gran San Blas, publicado en la Revista «Arquitectura», 113-114, de 1968, en el que se explicaba y dignificaba la vida de sus habitantes. Intuyó que era necesario cambiar la forma de construir la nueva ciudad y para ello colaboró con sus amigos y discípulos arquitectos en la revisión del urbanismo funcionalista, como en el caso de la propuesta de diseño del Centro Direccional para Barcelona en El Vallés, en el que se buscaba la creación de una calle compleja y diversa, como alternativa a los modelos de urbanismo basados en la libre disposición de bloques y la falta de jerarquías espaciales claras.

Pero a Mario no le bastó con entender la ciudad, deshaciendo los mitos funcionalistas contrarios a las necesidades de la vida urbana, acudió, de nuevo con mente abierta y ojo libre, a estudiar la ciudad de las vacaciones por excelencia, Benidorm, explicando de manera diferente lo que allí se estaba produciendo y la manera de hacerlo mejor para los que lo habitaban; escandalizó a muchos cuando defendía Benidorm como una máquina eficaz, menos dañosa para el territorio que otros modelos de ciudad turística.

Mario fue de los primeros en comprender los daños que sobre el territorio, la agricultura y la cultura rural estaba produciendo el modelo desarrollista, lo que le llevó a incorporarse a la recién creada AEORMA (Asociación Española para la Ordenación del Medio Ambiente), la primera organización ecologista española, asumiendo en 1974 la dirección de campañas antinucleares junto a José Manuel Naredo y Pedro Costa Morata, tomando parte activa en campañas y charlas, sin importarle el lugar o el número de los que le escuchaban, construyendo una cultura de la contestación, que aunaba el rigor del dato, la claridad sobre los efectos futuros, con la fiesta y la relación directa con los asistentes y los organizadores del acto, cultura que se podría resumir en una frase suya: “no puede haber asamblea sin caldereta después”. Mario fue durante muchos años el referente de un ecologismo social, capaz de explicar las complejas dimensiones del problema y al mismo tiempo convencer a todos y cada uno de los que le escuchaban de que eran capaces de encontrar la solución.

Mario era una de esas personas que te cambiaban la vida, yo le conocí en una conferencia antinuclear, e inmediatamente me sentí impelido en participar en aquello, cuando fui a hablar con él, me vino a decir que cada uno tenía que hacer lo que creyese útil y que por tanto no tenía nada que encargarme. A partir de ahí coincidimos en el movimiento ecologista, pero también nos cruzábamos una y otra vez en trabajos sobre la agricultura, el territorio rural, la revisión de los modelos urbanos, sus clases de doctorado, confundiéndose el amigo con el maestro. Creo que, como yo algo más

joven que los arquitectos con los que coincidió en sus primeros trabajos , muchos nos hemos cruzado en algún momento con Mario y nos hemos sumado a esa forma de ver el urbanismo como la concreción del Derecho a la Ciudad (en el que incluía el Derecho al Territorio), en el que los individuos no son “semiautómatas” a los que condicionar con nuestras morfologías y modelos urbanos, sino actores que ocuparán libremente los espacios que diseñamos.

Había también en Mario una suerte de optimismo extremo, que le impedía hacer análisis negativos, que le llevaba a construir discursos optimistas sobre lo que ocurría (buscando quizás esa utopía mejor que lo que existe), lo que llevó a algunos a infravalorar algunos de sus escritos o algunas de sus posiciones públicas. A todos ellos les diría que a Mario le debemos una visión más compleja del urbanismo en la que lo crucial es el individuo y su “derecho a la ciudad”, pero que también le debemos haber sido un actor crucial en la creación del movimiento ecologista y la interpretación del territorio y la agricultura, puestos en peligro por un modelo ajeno al territorio, las gentes y sus capacidades, y sobre todo a la creación de una cultura de la participación basada en una visión igualitaria de todos los participantes, en la que resultaba clave la creación de redes y lazos entre todas y todos

Salud Mario, te recordaremos en esas fiestas que tanto te gustaban.

Valladolid, mayo de 2018

Agustín Hernández Aja

Dossier Monográfico
Monograph Dossier

Un marco teórico y metodológico para la arquitectura vernácula

A theoretical and methodological framework for vernacular architecture

JAVIER PÉREZ GIL

Doctor en Historia y Teoría de la Arquitectura

Profesor Titular de Universidad

Universidad de Valladolid, España

jpgil@tap.uva.es

ORCID: [0000-0001-8803-9847](https://orcid.org/0000-0001-8803-9847)

Recibido/Aceptado: 06-09-2017 / 05-02-2018.

Cómo citar: Pérez Gil, Javier (2018): “Un marco teórico y metodológico para la arquitectura vernácula”, en *Ciudades*, 21, pp. 01-28.

DOI: <https://doi.org/10.24197/ciudades.21.2018.01-28>

Resumen: La arquitectura vernácula es parte importante del Patrimonio Cultural y, como tal, está presente en las políticas y normativas patrimoniales y urbanísticas. Sin embargo, carece de una conceptualización específica, lo que genera numerosos conflictos de cara a su estudio y conservación. Desde una posición cultural y humanística, este artículo propone una redefinición de la arquitectura vernácula y una metodología de estudio acorde a ese significado.

Palabras clave: arquitectura vernácula, patrimonio cultural, teoría de la arquitectura, metodología.

Abstract: Vernacular architecture is an important part of Cultural Heritage and, as such, appears within heritage and urban policies and regulations. However, it lacks specific conceptualization, which generates many conflicts related to its study and conservation. From a cultural and humanistic perspective, this paper proposes a redefinition of Vernacular Architecture and a methodology for its study according to that meaning.

Keywords: vernacular architecture, cultural heritage, architectural theory, methodology.

1. INTRODUCCIÓN

Desde hace más de un siglo, la arquitectura vernácula ha suscitado el interés de investigadores procedentes de diferentes disciplinas. Sus aportaciones han servido para despertar y consolidar su concienciación entre nuestras sociedades, así como para incluirla progresivamente en nuestra normativa urbanística y patrimonial. Sin embargo, existen ciertas deficiencias y contradicciones que cuestionan el reconocimiento real de los valores patrimoniales de esta arquitectura y la coherencia de su tratamiento. De partida, resulta sorprendente comprobar las dificultades generalizadas para definirla, algo que es ciertamente grave ya no sólo para su epistemología, sino también para su



normativa, pues difícilmente se puede regular lo que no se entiende o no se valora. En España, por ejemplo, la Ley 16/1985, de Patrimonio Histórico Español, sancionó definitivamente en su título VI el reconocimiento de la arquitectura tradicional como parte del mismo. Sin embargo, no se le concedió la correspondiente protección específica, que quedó regulada subsidiariamente por lo dispuesto en los títulos II y IV, lo mismo que el común de bienes inmuebles, a pesar de que las características y necesidades de los etnográficos –generalmente abocados a la categoría de “conjuntos históricos”– poco tengan que ver con las de un bien “monumento”. Y esta situación poco ha variado en las sucesivas leyes autonómicas, que siguen sin acotar con el detalle debido el carácter “etnográfico” o “etnológico” (incluso cuando funciona como título jurídico), mientras que en otros marcos legislativos, como los autonómicos de ordenación del territorio y ordenación urbanística, las referencias a este tipo de patrimonio son habituales pero igualmente genéricas.

Asimismo, a menudo se comprueba que la arquitectura vernácula, incluso cuando representa la base o soporte del escenario urbano, es tratada por los instrumentos de planeamiento como un figurante más, siempre secundario y con frecuencia sometido a un estatus de arquitectura “menor”. Sólo cuando alcanza el protagonismo que propicia una declaración de conjunto histórico, o cuando se reconocen de manera expresa sus valores identitarios, esta arquitectura parece recibir la atención que merece y en orden a su propia especificidad. Pero, incluso entonces, y aunque superados los prejuicios pintoresquistas de medio siglo atrás, cabe preguntarse si realmente se está operando de manera correcta sobre este patrimonio; si los antiguos prejuicios típicos no habrán sido sustituidos (al amparo de una pretendida objetividad científica) por otros tipológicos y formalistas, igualmente ajenos a su autenticidad.

En mi opinión, toda esta problemática hunde sus raíces en una deficiente conceptualización de la arquitectura vernácula, lo cual necesariamente laстра tanto su entendimiento epistemológico como la –posterior– formulación y aplicación de criterios de protección, intervención y planeamiento (Pérez Gil, 2016). El problema no es exclusivo de esta parcela del Patrimonio, sino común a todo él, pues a pesar de la consolidación social del concepto marco de “Patrimonio Cultural”, lo cierto es que su relativa novedad, su ruptura con el paradigma anterior y, especialmente, la inevitable imprecisión, complejidad y mutabilidad –que no laxitud o subjetividad– que caracterizan la Cultura y nuestro razonamiento humanístico, generan graves conflictos a la hora de determinar cómo cuantificar ese patrimonio o cómo conservarlo de acuerdo con su autenticidad.

Partiendo de una delimitación conceptual específica y clara, este trabajo se propone esbozar una metodología coherente para el estudio y tratamiento de la arquitectura vernácula. Se hace desde una perspectiva teórica y necesariamente cultural, pues la arquitectura vernácula, además de expresión material con valores formales y constructivos, es ante todo un documento significativo de contenidos

humanos más trascendentes, ya que nos ayuda a comprender una determinada comunidad humana en su contexto histórico. Y esta especificidad cultural o antropológica implica su valoración etnológica antes que etnográfica, trascender el interés por una determinada construcción para extenderlo a sus significados sociales y ampliarlo también al espacio urbano (Agudo y Santiago, 2006).

2. FUNDAMENTOS CONCEPTUALES

En primer lugar he de advertir que, por paradójico e incomprensible que parezca, teorizar sobre la arquitectura vernácula es un ejercicio muy poco frecuente en el ámbito de la nutrida bibliografía sobre la materia. Sin embargo, tanto desde la visión de la Arquitectura y del Patrimonio, como desde la particular del Urbanismo, esta caracterización teórica previa resulta necesaria e imprescindible. Debe estar siempre en la base de cualquier operativa. Y no sólo eso. Dicha exigencia queda obligada además a una revisión continua, pues lo social y lo cultural no son ámbitos estáticos que puedan anclarse a leyes o principios objetivos, inmutables y eternos. Precisamente por eso me he referido antes a una “deficiente conceptualización de la arquitectura vernácula”; no porque dicha conceptualización sea o haya sido inexistente, sino porque creo que no se encuentra actualizada. Al igual que en otros países europeos, en España el estudio de la arquitectura popular experimentó un formidable auge en las décadas de 1920 y 1930 de la mano de autores como Leopoldo Torres Balbás, Fernando García Mercadal o Teodoro de Anasagasti. Sus obras establecieron unos fundamentos serios sobre la materia de acuerdo a su propio contexto histórico, social y cultural, y quedaron fijadas como incuestionado paradigma comprensivo para la inmensa mayoría de los investigadores sucesivos, hasta nuestros días. Sin embargo, un siglo después, ni nuestra sociedad, ni nuestra cultura, ni nuestro concepto de patrimonio son los mismos.

Parece lógico, pues, por más que la costumbre o las sombras de un pretendido científicismo faciliten y sosieguen nuestros trabajos (y sin negar ni restar mérito a todas las contribuciones acumuladas), que se realice una revisión seria sobre algunas cuestiones que se antojan anquilosadas. Como construcción cultural, el patrimonio es un fenómeno dinámico. Inseparablemente ligado a la sociedad, cuando ésta se convulsiona, tienden a revisarse desde el presente los modelos heredados del pasado (Schaff, 1976, pp. 327-328). Y en una sociedad cambiante como la actual, regida por un principio de vacío en tanto que hipermoderna y contradictoria, conectada pero pluralísima, global y a la vez localista (Lipovetsky, 2010), quizás sea eso lo que quiepa esperar.

Para esta contribución, que quiero centrar en lo metodológico, me serviré de los fundamentos conceptuales que ya he expuesto en otro lugar y que resumo ahora en sus aspectos generales (Pérez Gil, 2016, p. 86 y ss.). Entiendo por arquitectura vernácula una parcela del patrimonio cultural constituida por el conjunto de obras construidas

o arquitectónicas en las cuales una comunidad reconoce los valores –materiales e inmateriales– específicos y genuinos que caracterizan su identidad antropológica cultural a lo largo del tiempo. Dichas obras son contenedoras de significados múltiples como fruto de un proceso continuo de materialización y adaptación de los patrones culturales de esa comunidad al medio y sus particulares circunstancias.

Con tal punto de vista, quizás se podría reprochar que estoy asumiendo una concepción extensiva de bienes culturales, pues todas las manifestaciones humanas tienen un carácter cultural. Pero no es así. Ésa es precisamente una de las características de nuestro moderno concepto de patrimonio cultural –antropológico y extensivo–, que podría entenderse como “la objetivación y selección crítica de elementos de la cultura; es todo aquello que reconocemos, valoramos y deseamos conservar de la cultura” (González Varas, 2015, pp. 23-30). Así pues, dicho juicio crítico seleccionará aquellas obras con unos valores más significativos e intensos, que aporten más información sobre los significados vernáculos o particulares de una comunidad concreta en tanto que expresión auténtica, genuina o específica de su identidad. Y, también por eso, deberá atenderse tanto a la identificación e interpretación que dicha comunidad hace sobre sus propios bienes, como a su participación como promotora, constructora o usuaria de los mismos, así como a los medios empleados.

Defiendo, pues, un paradigma muy diferente del que ha venido rigiendo la mayor parte de investigaciones, a mi juicio demasiado obsesionadas por la descripción y clasificación de tipos y técnicas, según unos modos inspirados en las ciencias puras –con las que la naturaleza humanística que atribuyo a la cultura poco tiene que ver– y que, con todo, pudieron tener cierto sentido cuando el escenario de estudio se correspondía con una arquitectura viva, preindustrial y localizada, no con la que desde hace tiempo, por mor de la industrialización y la globalización, se ha impuesto en casi todo el planeta. Como bienes materiales impregnados de valores culturales, el reconocimiento de su materialidad es doblemente pertinente tanto para conocer su presencia (saberes constructivos, materiales, técnicas, tipos, estética, etc.) como para proyectar su conservación, entendida ésta en su doble vertiente conservadora y restauradora. Sin embargo, creo que hay que enfocar esos esfuerzos hacia la naturaleza cultural del bien, hacia su condición de expresión de una determinada comunidad humana, materializada a través de la arquitectura en su más amplio sentido, pues es en estos valores donde radica la autenticidad de sus bienes, no en su configuración final física, en su aspecto formal y pretendidamente histórico, pues ese ámbito y criterio corresponden a la denominada arquitectura culta, que paradójicamente se ha expuesto siempre como antítesis de esta otra popular. Otra cosa sería que considerásemos una historia de la única arquitectura, como pronostican autores como Dell Upton, Henry Glassie o Marcel Vellinga, quienes consideran que el término “vernáculo” pronto estará obsoleto y abogan por una historia de la arquitectura que borre la dicotomía entre lo académico y lo vernáculo, si bien para reconocer acto seguido que mientras

tanto son conceptos útiles y necesarios.

Esta visión antropológica de la arquitectura está más extendida en la investigación anglosajona que en la europea, aunque también aquí existen posturas que propugnan el entendimiento de lo vernáculo como algo más que mera expresión material de la tradición histórica. A este respecto, distingo entre arquitectura vernácula histórica y actual. El vernáculo histórico o relicito¹ estaría integrado por aquellas obras y conjuntos pertenecientes a períodos concluidos o que han perdido su funcionalidad original. Entrarían aquí buena parte de los bienes que se suelen identificar como arquitectura popular o tradicional, unánimemente reconocidos como patrimonio y generalmente caracterizados por su adscripción al capítulo de los materiales y técnicas preindustriales. Son obras que poseen unos valores antropológicos vernáculos, pero de carácter histórico, pues pertenecen a períodos o contextos culturales del pasado de esa comunidad.

Por su parte, el vernáculo actual estaría referido a aquellos bienes que se manifiestan como patrimonio vivo, donde se verifican los valores antropológicos vernáculos de una comunidad que construye, mantiene o usa los primeros. Son obras que siguen desarrollando su función –primigenia o adaptada– y que se elaboran, diseñan o mantienen según la tradición constructiva preindustrial o su evolución contemporánea.

Eliminado el prejuicio de lo preindustrial, esta segunda categoría resulta ciertamente conflictiva para las visiones más tradicionales de la disciplina, pues generalmente se han regido por un criterio formal (preindustrial), antes que por lo cultural. Sin embargo, es el proceso (constructivo y uso) y no el resultado lo que determina la especificidad de esta arquitectura como patrimonio. Es más, en estas obras se manifiestan unos valores auténticamente vernáculos, plasmados de manera activa y actual –no histórica–, en consonancia con la importancia que merece la comunidad anfitriona y la expresión cultural de su arquitectura. Obviamente, podría alegarse que el universo de bienes sería entonces incommensurable; y, efectivamente, lo es el universo potencial, pues ya se dijo que hoy cualquier manifestación cultural es susceptible de ser reconocida como patrimonio. Pero este conflicto es común a todos los patrimonios y, como en ellos, sobre ese universo potencial se aplica una selección crítica que los filtra, de modo que, lejos de suponer que todas las construcciones actuales son patrimonio vernáculo, más bien se desmonta la manida y tácita premisa que sostenía que ninguna no-preindustrial podía serlo y que, por ende, se trataba de un patrimonio abocado a la extinción, conclusión tan popularizada desde hace un siglo

¹ Asocio esta denominación al empleo que de ella hace UNESCO (World Heritage Centre, 2008) a la hora de referirse a una de las categorías de paisaje cultural: “un paisaje relicito (o fósil) es aquel que ha experimentado un proceso evolutivo que se ha detenido en algún momento del pasado, ya sea bruscamente o a lo largo de un periodo. Sus características esenciales siguen siendo, empero, materialmente visibles”.

como ilógica. No es la arquitectura vernácula la que, en muchos de nuestros contextos cercanos, esté desapareciendo, sino la arquitectura vernácula histórica de una época ya pasada, igualmente histórica y desaparecida, como pueden ser los siglos XIX y XX. Y esta observación debe movernos a conservar los ejemplares que nos quedan, pero no a colegir la desaparición de ese patrimonio arquitectónico, pues mientras haya gente seguirá habiendo manifestaciones culturales. Serán distintas, porque el mismo concepto de tradición conlleva dinamismo y cambio, pero igualmente significativas; y, eso sí, tanto más merecedoras de ser reconocidas como patrimonio vernáculo cuanto más deban a la tradición y recursos locales y menos a patrones externos, entre otras razones porque así esa comunidad tendrá más facilidad para identificarse con sus construcciones, pues la identidad es un proceso que tiene mucho que ver con la diferenciación, y ésta tiende a diluirse en un mundo globalizado.



Fig. 1. La agregación de lo moderno sobre lo histórico en la arquitectura y el paisaje urbano de Crail (Escocia). Fotografía del autor.

Respecto a ese paso crítico de bienes arquitectónicos a patrimoniales, al día de hoy la práctica totalidad de declaraciones relacionadas con la arquitectura vernácula, tanto por parte de UNESCO como de otras figuras nacionales como nuestros Bienes de Interés Cultural, se corresponden con “conjuntos” preindustriales. No obstante, también la otra arquitectura vernácula –la actual– podría serlo, si son evidentes y culturalmente significativos sus valores. La propia UNESCO ya reconoce expresiones culturales más actuales, con valores diferentes a los tradicionales eurocentristas basados en la Historia y la monumentalidad, como las “ciudades nuevas del siglo XX” (World Heritage Centre, 2008). Y en 2012 Río de Janeiro se convirtió en la primera ciudad en acceder al Patrimonio Mundial con la categoría de paisaje cultural, por constituir un asentamiento urbano excepcional (más que por su patrimonio

construido), escenario de una rica cultura viva que ha servido de inspiración también a muchos músicos, paisajistas y urbanistas (World Heritage Centre, 2012).



Fig. 2. Río de Janeiro (Brasil), favela de Moinho. Fotografía: Milton Jung.

Ciertamente, esta última declaración no recoge expresamente los barrios de favelas, sino los principales hitos naturales y urbanos. Ni el Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, como promotor, ni UNESCO, como declarante, las citan en sus documentos, más que como asentamientos irregulares y de manera indirecta. Pero esta omisión parece más bien deberse a un sesgo ideológico aporofóbico o reacio a la inclusión de espacios marginales y pauperizados, pues, además de representar la quintaesencia de algunos de los valores más universales de la ciudad (como la samba o el carnaval), algunas de ellas están en su perímetro y en las zonas de amortiguamiento, y nadie duda que resultaría muy difícil concebir hoy el paisaje carioca sin el telón de fondo de esos barrios. Entendidas como asentamientos irregulares y al margen de cualquier normativa (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), las favelas pueden considerarse hoy una de las expresiones más auténticas del vernáculo actual, precisamente por esa cierta libertad constructiva que otorga a sus constructores la ilegalidad (entendida como independencia respecto de proyectos, normativas o estándares oficiales e impuestos), esa “conciencia espontánea” que, a diferencia de la “crítica”, permite al sujeto actuar según la esencia cultural heredada, sin necesidad ni obligatoriedad de mediaciones o decisiones críticas (Caniggia y Maffei, 1995, pp. 24-25). Y algo parecido podríamos decir de otras muchas expresiones, como las casas de emigrante portuguesas, que a pesar de su pernicioso y censurable feísmo son hoy, por su significación cultural y ya histórica, testimonio de los procesos de cambio de su territorio rural en el siglo XX (Raposo, 2016).

Obviamente, esta consideración cultural del vernáculo actual compromete una forma de aproximarse a ella; y su reconocimiento patrimonial, de tratarla (Pérez Gil, 2016, pp. 141-165). En el caso de las favelas supondría pensar su urbanismo atendiendo a su raíz participativa y dinámica, y eso conllevaría una idea paradójica: la exigencia de conservar y patrimonializar el movimiento (Jacques, 2001, p. 150), el cambio, pues fosilizar el patrimonio (como a menudo se hace desde los enfoques monumentalistas o desde sus estribaciones vernáculas) supondría negar su esencia. Se abriría entonces, en este ámbito de favelas que yo relacionaría más concretamente con el concepto de paisaje urbano histórico, un nuevo y difícil reto que, por otra parte, no es extraño a la disciplina del Urbanismo cuando, asumiendo las exigencias de conservación del patrimonio, se ve obligada a buscar y calibrar unos límites aceptables del cambio.

3. PRINCIPIOS METODOLÓGICOS

A partir de estas bases conceptuales y de acuerdo con ellas, ofreceré una propuesta metodológica para el estudio de la arquitectura vernácula. Se trata de una propuesta que incluye principios y procedimientos, sin pretensiones normativas o canónicas, y apta para el extenso universo que comprende el entendimiento de lo vernáculo desde una amplia perspectiva antropológica y temporal, incluidas las obras contemporáneas y trabajadas con materiales no preindustriales.

A este último respecto, conviene advertir que, desde un punto de vista tradicional, se entiende que la presencia de técnicas y materiales industriales no sólo perjudican el entendimiento de una obra vernácula o su restauración, sino que la inhabilitan como tal o como patrimonio cultural. Sin embargo, desde una visión antropológica de la arquitectura, también esas aportaciones, cuando forman parte importante de la construcción, deben ser investigadas. Son el testimonio de la expresión actual de la arquitectura vernácula de ese lugar y nos dan idea de las aspiraciones, saberes y valores de su comunidad, así como de la interpretación que ésta hace de su herencia histórica en la secuencia de la propia tradición, pues, aunque parezcan soluciones disruptivas, sus protagonistas dan continuidad a la misma y siguen debiendo mucho (más de lo que pudiera parecer) a los valores de sus predecesores.

Lo dicho no significa olvidar los valores arquitectónicos y constructivos, pues son inherentes al propio soporte o medio patrimonial, pero la investigación debe primar los aspectos antropológicos de la arquitectura, por ser los que reportan lo más valioso de su significado cultural. Y, de la misma forma, otros ámbitos de estudio importantes –como el medio geográfico, el urbanismo o el contexto histórico– deben también ponerse en función de ese objetivo último que es el conocimiento de una comunidad determinada cultural e históricamente. La lectura de ese contexto múltiple es fundamental, pero no tanto para descubrir los agentes o condicionantes que mediatizan la construcción de la obra (fin último al que parecen abocarla los

estudios tradicionales) como para entender su influencia sobre los propios autores de la misma, que son el objeto final del estudio cultural. Dicho de otro modo, el objeto arquitectónico es una expresión cultural y su estudio nos puede ayudar a conocer a sus creadores, su cultura. En sentido estricto, culturalmente no es un fin en sí mismo, pues sus valores histórico-estéticos (que también los tiene) serían entonces objeto de otra disciplina con su propia metodología: la Historia de la arquitectura o del arte. Se trata más bien de un medio en el que ha sedimentado la cultura. No existen “edificios tradicionales”, sino edificios que encarnan tradiciones (Oliver, 1989).

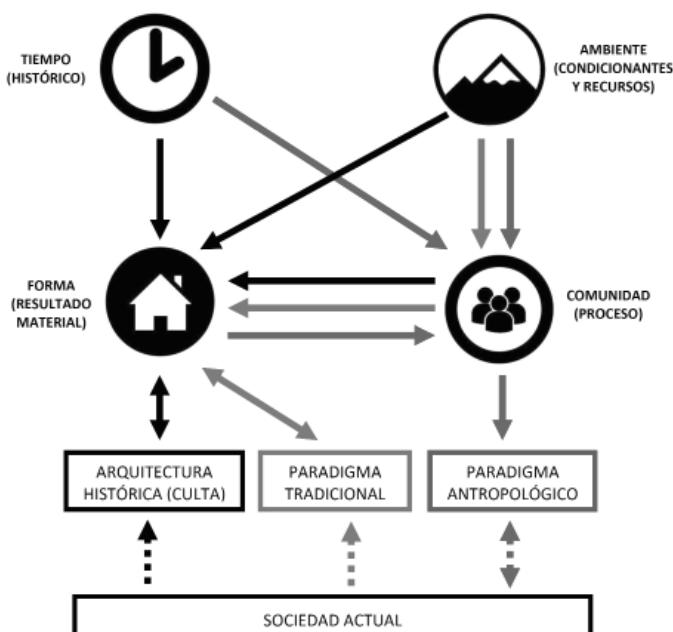


Fig. 3. Tiempo, ambiente, forma y comunidad como variables y objetivos de estudio de la Arquitectura (Pérez Gil, 2016). Prevalencia del proceso sobre la forma en el paradigma propuesto para la arquitectura vernácula. Fuente: elaboración propia.

Ciertamente, una metodología basada en este enfoque epistemológico no está generalizada en el contexto internacional ni menos aún en el español. En el primer caso, autores como Rapoport, Oliver, Glassie o Upton han renovado en las últimas décadas la teoría de la arquitectura vernácula a través de los estudios transculturales, y más recientemente otros como James Davidson (2013) la han asociado íntimamente al campo de la Antropología, entendiéndola como disciplina inclusiva que se sirve de campos tan diversos como el de la Antropología social, la Geografía humana, la Psicología cognitiva y ambiental, la Etnología, la Arqueología, la Cultura material o la Filosofía. Se ha producido así un acercamiento progresivo a los valores

antropológicos, recogidos también en la Carta del Patrimonio vernáculo construido (ICOMOS, 1999): “el Patrimonio vernáculo no sólo obedece a los elementos materiales, edificios, estructuras y espacios, sino también al modo en que es usado e interpretado por la comunidad, así como a las tradiciones y expresiones intangibles asociadas al mismo”. Dichos objetivos antropológicos son igualmente reconocibles en propuestas metodológicas interdisciplinares como la de Roderick Lawrence o los estudios aplicados de Lindsay Asquith (2006), quien, a partir de los factores socioculturales que Rapoport identificara en la vivienda, ofrece una metodología que aborda la sintaxis espacial para analizar aquélla según sus actividades, horarios, rangos de edad o géneros, lo cual ofrece importantes conclusiones incluso para la proyección de nueva arquitectura. E igualmente cabe destacar las aportaciones procedentes de otros contextos como el argentino, donde Jorge Tomasi (2011) mantiene un interesante discurso de revisión conceptual y metodológica.

Sin embargo, en nuestro ámbito más inmediato –en el español, pero también en el europeo– parece que el enfoque antropológico para la arquitectura vernácula está menos extendido, quizás a causa de su tradicional estudio por parte de arquitectos o investigadores más atentos a los valores arquitectónico-constructivos, y también debido al secular desinterés de la Antropología por el patrimonio material en general (Prats, 1997, pp. 95-103). Siguen resultando excepcionales planteamientos como los de Juan Agudo Torrico (2007), que rechaza los enfoques meramente formalistas y clasificatorios para proponer una visión más compleja y trascendente a partir de la colaboración multidisciplinar.

Desde un punto de vista epistemológico, la investigación de la arquitectura vernácula en nuestro contexto más inmediato se ha caracterizado históricamente por dos hechos. El primero, la escasa atención prestada a su conceptualización o, en su defecto, el seguimiento de paradigmas anquilosados, coherentes en la primera mitad del siglo XX, pero que no fueron debidamente actualizados conforme cambiaba la siempre dinámica cultura que los daba sentido y el concepto mismo de Cultura. Sigue todavía hoy siendo frecuente encontrar estudios que obvian cualquier acotación conceptual previa, que repiten manidas consignas sin las cuales parece que no puede iniciarse ningún escrito sobre la materia o, cuando no, que dejan bien claro que la definición de esta arquitectura es un ejercicio prescindible, por agotado. Obviamente, en todos estos años algunos investigadores sí se han esforzado en delimitar su objeto de estudio, como Carlos Flores por medio de su conocida definición por enumeración, pero incluso en este caso son evidentes sus carencias o ineficacia, precisamente por no aportar una definición unívoca y acotada, sino imprecisa, aditiva y, en parte, enunciada como contraposición a otro concepto (arquitectura culta), no *per se*.

En segundo lugar, destaca el hecho de que la investigación sobre este tipo de arquitectura ha estado dominada por arquitectos, que –legítimamente– han establecido sus propios objetivos epistemológicos. Ha predominado el conocimiento

de la realidad material –constructiva y formal– de estos bienes, y se ha aplicado para ello una metodología y clasificación geográfico-tipológica, cuando ésta es incapaz de abarcar el complejo significado cultural de los mismos, el cual, todo sea dicho, también forma parte de la disciplina arquitectónica.

Aunque lamentablemente tampoco son muchas ni sistematizadas, no se puede ahora hacer un balance explicativo de cada una de las propuestas conceptuales y metodológicas sobre nuestra arquitectura vernácula. Me limitaré a citar, por su seriedad y trascendencia en España, las formuladas por Félix Benito para su estudio sobre la Arquitectura tradicional de Castilla y León (1998-2003) y para el Plan Nacional de Arquitectura Tradicional (Instituto del Patrimonio Cultural de España –IPCE–, 2014). En el primero, afirma que el entendimiento de la arquitectura vernácula (popular o tradicional, términos que emplea conscientemente de manera indistinta) depende de la comprensión y análisis de sus elementos generadores: medio físico, humano y económico, así como de las influencias culturales sucedidas a lo largo de la historia. Advierte un valor cultural en estos bienes, no sólo constructivo, y extiende así su autenticidad más allá de lo material, a lo que supone en cuanto a conservación de técnicas y saberes que los generan (Benito, 2003, pp. 20-24). Sin embargo, a pesar de este reconocimiento del factor humano y de la naturaleza cultural de la arquitectura, sus objetivos son principalmente clasificatorios y sistematizadores. E, igualmente, a pesar de reconocer la tradición como proceso dinámico, su universo de estudio sigue restringiéndose a lo que antes he denominado vernáculo relicto. Establece una renuncia fáctica a las intervenciones posteriores a la primera mitad del siglo pasado, pues “aunque parcialmente siguen estando compuestas por construcciones populares, no encajan dentro del concepto de autóctona o vernácula y manifiestan un quiebro en su evolución”, y en aquellos casos de confluencia con la arquitectura culta, la incorpora cuando se trata de elementos añadidos a edificios de “carácter popular” y la obvia cuando son palacios, casonas u otros edificios que integran soluciones de la arquitectura tradicional.

Estos principios y objetivos, sin duda solidarios con la premisa general clasificatoria que tenía su estudio, le llevaron a emplear un criterio y método tipológicos. Para ello, en lugar de recurrir a los sistemas constructivos y materiales empleados, utilizó los conceptos de “modelo de asentamiento” y “tipo edificatorio”, y los relacionó con los citados aspectos generadores o sectoriales de la arquitectura tradicional, identificados, en sus propios términos, como medio físico (rocas, orografía, clima, hidrografía, especies vegetales), medio humano (modelos históricos de asentamiento, población) y medio funcional (actividades económicas) (Benito, 2003, pp. 28-31 y 72-85).

El papel de Félix Benito en el Plan Nacional de Arquitectura Tradicional del IPCE parece haber sido también relevante en su concepción y enfoque. Está referido a la “Arquitectura tradicional” en términos equivalentes a los del “Patrimonio

vernáculo construido” de ICOMOS (1999). Se subraya así su carácter cultural y el protagonismo de la comunidad usuaria, promoviendo una metodología de estudio multidisciplinar con fuerte presencia de esos contenidos antropológicos o humanistas, y una metodología variada, donde a los métodos propios de la Arquitectura se suman los de la Arqueología, la Antropología y la Historia (IPCE, 2014, p. 28). A partir de ellos se establecen tres grandes categorías según un criterio funcionalista (arquitecturas habitacionales, arquitecturas para el trabajo y lugares de sociabilidad y uso colectivo), en principio coherente con el sentido pragmático de esta arquitectura y su enfoque cultural y antropológico.



Fig. 4. Convivencia de lo culto, el vernáculo relicto y el actual en Vale de Mira (Portugal).
Fotografía del autor.

No obstante, de los enunciados del Plan parece deducirse que el carácter patrimonial vuelve a restringirse al citado vernáculo relicto. Las transformaciones ocasionadas por las lógicas dinámicas culturales y la Globalización son vistas como riesgos mortales para esta arquitectura, coincidiendo aquí con la visión generalizada (desde hace un siglo) de que se trata de un patrimonio en peligro de extinción. Se afirma así que esos procesos uniformadores generan una producción estandarizada alejada de la diversidad y especificidad de la arquitectura tradicional y que “la globalización de los materiales, técnicas y modos de producción industrializados y de las vías de distribución dificulta, encarece o simplemente imposibilita la obtención de los materiales o de las técnicas tradicionalmente empleados en su construcción” (IPCE, 2014, pp. 18-19).

Aunque resulta innegable la seriedad e inteligencia de ambas aportaciones, el enfoque que defiendo difiere estructuralmente del suyo, y con él las metodologías aplicadas de ese trabajo multidisciplinar (que sí comparto), por ser sus objetivos

epistemológicos –o quizás la forma de jerarquizarlos– diferentes. Como advertí antes, al tratarse de bienes culturales, el objetivo principal del estudio de la arquitectura vernácula debiera centrarse en el conocimiento de sus valores específicos, que son principalmente humanos, algo que no parece entenderse de las anteriores propuestas clasificadorias, donde se priman claramente los tradicionales valores materiales y formales, alejando de la ecuación aquellas otras variables humanas tan encomiadas. O al menos las contemporáneas.



Fig. 5. Vanos mínimos (históricos) cerrados con contraventanas de aluminio (contemporáneas) en Masa (Burgos). Dos muestras distintas de un mismo planteamiento de eficiencia energética.

Fotografía del autor.

Efectivamente, en ambos casos la arquitectura vernácula parece quedar reducida a la histórica o relictua, sin lugar para las expresiones actuales. La visión, por otra parte generalizada, de que se trata de un patrimonio en peligro de extinción, depende estrechamente de la citada dificultad o imposibilidad de la “obtención de los materiales o de las técnicas tradicionalmente empleados en su construcción”. Pero esta idea no hace sino reforzar el sentido intrínsecamente material y el criterio formalista de su conceptualización. Ese abandono de los materiales (hemos de suponer que preindustriales) y sus técnicas asociadas supone identificar la arquitectura vernácula con el material empleado, así como negar su existencia al margen de aquél, que es tanto como negar el desenvolvimiento de la cultura y lo vernáculo por parte de las sociedades actuales. Por supuesto, con ello no quiero restar importancia a los procesos de aculturación y homogeneización generados por la industrialización y la globalización, los cuales necesariamente reducirán los valores vernáculos –particulares– en tanto que se extienden los compartidos. Pero eso no significa que se establezca una unidad o equivalencia universal absoluta en términos culturales,

pues continuará subyaciendo el fondo, más profundo y perenne, de las mentalidades. La arquitectura como bien cultural es mucho más que un material procedente de una cantera local o de una fábrica de áridos extranjera. Es ante todo una forma de entender el hábitat, de practicarlo, de vivirlo conforme a las necesidades y principios de una cultura. Y si antes he reconocido que una de sus principales características, quizás la principal y más admitida, era el pragmatismo, podríamos preguntarnos si este nuevo empleo de materiales industriales a causa de su mayor economía y eficiencia no es plenamente coherente con los principios de esa comunidad cultural. ¿Qué es más auténtico culturalmente, que el nieto trabaje con esos mismos valores pragmáticos del abuelo o que dedique un gasto y esfuerzo extraordinarios para lograr lo mismo con los materiales antiguos? La respuesta más certera posible nos la daría otra pregunta: si le hubiésemos dado la misma posibilidad al abuelo, creador y propietario legítimo de ese patrimonio, ¿qué habría elegido?

Con esto no quiero decir que no haya que conservar el vernáculo histórico o relicto en consonancia con sus propios valores. Todo lo contrario: la sensibilidad de ese nieto es muy de agradecer. Pero eso no significa que hoy no exista lo vernáculo, en forma de arquitectura o a través de cualquier otra expresión. Claro que existe, aunque sus valores sean menos evidentes cuanto más se uniformice el contexto en el que se desarrolla la cultura. Contamos así con una arquitectura vernácula histórica o relicta, expresión de las sociedades pasadas, y con otra actual, que puede seguir trabajando según los esquemas materiales precedentes o con otros medios. Y todo el conjunto debiera ser susceptible de ser estudiado como parte de un mismo patrimonio, sin establecer ni siquiera esas delimitaciones –forzosamente imprecisas– con lo culto, pues todo se integra en un mismo sistema cultural, y buscar clasificaciones y comportamientos estancos –necesariamente formalistas, en aras de esa pretendida claridad– es un ejercicio comprensible para una labor de inventario o catalogación, pero asimismo imposible, por obviar que la cultura tiene una naturaleza humanística, que no puede contenerse en los términos de las ciencias puras. Y todo eso sin menoscabo de la realización de inventarios y catálogos como instrumentos de descripción y caracterización útiles y necesarios.

3.1. Las incógnitas de la ecuación cultural

Por todo ello, a partir de la conceptualización expuesta, soy partidario de dirigir el estudio de este patrimonio hacia el conocimiento de la naturaleza cultural del bien, esto es, en tanto que expresión de una determinada comunidad humana; expresión material y arquitectónica, pero que ante todo ofrece información sobre aquélla (sobre sus valores, sus tradiciones, su relación con el medio, etc.), tanto desde la perspectiva de la secuencia histórica (cuando se trata de vernáculo histórico) como en la actualidad (especialmente cuando se analiza un caso híbrido o totalmente contemporáneo). Tan complejo objetivo conlleva la exigencia de una interdisciplinariedad efectiva, aunque

quizás debamos entender ésta, más que como la congregación de unas cuantas disciplinas en torno a un tema, en términos de constitución de “un objeto nuevo, que no pertenece a nadie” (Barthes, 1994, p. 107). Para eso considero cuatro variables básicas de estudio: el medio geográfico, que establece el contexto físico e histórico; la función, referida al programa, uso y significado de la arquitectura en diferentes escalas humanas y espaciales; la autoría, que materializa el producto cultural y que debe analizarse con la máxima especificidad posible; y la construcción, atendiendo tanto a la histórica como a la contemporánea.

Estas cuatro variables pueden estar contenidas en otras propuestas metodológicas anteriores, pero con un sentido y jerarquización distintos, por ser la conceptualización y sus objetivos los que determinan su aplicación. Y, por eso mismo, describiré más detenidamente los aspectos que considero más distintivos de mi propuesta, que seguramente sean los relacionados con el factor humano, por haber quedado más desatendidos por las metodologías tipológicas. La autoría recoge buena parte del interés del estudio por ser a través de ella como se llega al objetivo final de la comprensión de la cultura de esa comunidad. Y, además, participa y se ve condicionada por esas otras tres variables: el medio geográfico, la función y la construcción que materializa los significados.

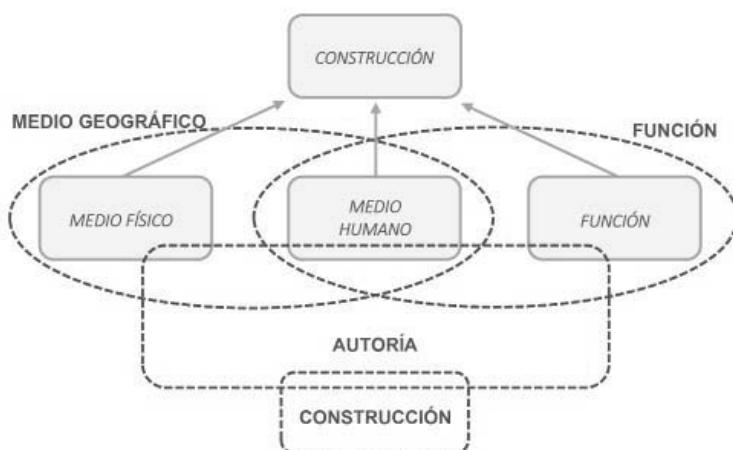


Fig. 6. En cuadros grises, los aspectos generadores o sectoriales de la arquitectura tradicional propuestos por Benito (2003): el medio físico, el medio humano y el medio funcional, de los que resulta la construcción. En azul y punteado, las cuatro variables de estudio propuestas por el autor e interrelacionadas; con la autoría o agente humano como núcleo del esquema. Fuente: elaboración propia.

Respecto a la primera de ellas, el medio geográfico, queda referido al físico e histórico, entendiendo por el primero el estudio comprensivo y aplicado de aspectos como los recogidos por Benito para su “medio físico” (litología, topografía, hidrología, climatología, biogeografía) pues, efectivamente, éste no sólo es fuente de materiales constructivos, sino que también resulta decisivo en la configuración urbana de los núcleos y en los sistemas de agrupación de las construcciones (Benito, 2003, pp. 20 y 48-61). Subrayo esa componente comprensiva y aplicada de la investigación porque con frecuencia los estudios sobre arquitectura vernácula se preceden de una breve introducción geográfica que algunas veces no tiene más utilidad que la de clasificar tipologías arquitectónicas por zonas y, otras, ni siquiera se ajusta a la realidad descrita. Todo lo contrario: si los propios estudios sobre arquitectura popular/tradicional históricamente han señalado de manera expresa la importancia (si no el determinismo) del medio geográfico sobre las construcciones, habría que exigirles un esfuerzo analítico y relacionado correspondiente. Hay que entender la Geografía como tal disciplina, no como sinónimo de espacio geográfico.

Por otra parte, dentro de esa categoría del medio incluyo también el contexto histórico, aplicado a la comunidad que se asienta sobre ese territorio y medio. Se han de estudiar tanto las formas de poblamiento como sus bases socioculturales, y dichos estudios deben ser igualmente exhaustivos, interrelacionados y aplicados. Es decir, deben superar el típico relato genérico y descriptivo, de encaje tan universal como faltó de utilidad, para centrarse de manera seria en el caso de estudio, hacerse valer en el grueso de la investigación como parte de su metodología interdisciplinar (y no meramente pluridisciplinar) y demostrar dicha importancia aportando informaciones trascendentes para el entendimiento de esos bienes en su dimensión cultural. Hay que entender la Historia como tal disciplina, no como sinónimo de cronología y relato.

Entendido de esta forma, pues, el medio geográfico abarca tanto el medio físico en el que se radica la arquitectura como el medio humano o comunidad en el que debemos contextualizar a los autores y usufructuarios de la misma. Esta última, la comunidad, es el agente cultural y el objetivo del estudio, y se relaciona igualmente con la siguiente variable propuesta –la función–, ya que ésta no sólo responde a un determinado programa (vivienda, actividades económicas, transporte, etc.), sino a una forma particular de vivir y usar esas dependencias, de socializar sus espacios urbanos, de jerarquizar y significar sus valores... Debe aplicarse, pues, una lectura e interpretación en clave cultural, como corresponde a su especificidad patrimonial, la cual puede complementarse con lecturas perceptuales y de sintaxis espacial. Por las primeras me refiero al descubrimiento de cómo influye la experiencia arquitectónica en el sujeto, por medio de análisis de visibilidad, recorridos, relaciones paisajísticas, y otros muchos aspectos sensoriales que, en la arquitectura vernácula, pueden ofrecer conclusiones insospechadas, más integrales y fieles a su autenticidad, pues ¿cómo entender –supongamos– una casa de corredor de la leonesa Cabrera Alta,

incluso habiendo quedado fosilizada para el espectador con todos sus elementos arquitectónicos e incluso mobiliario de principios del siglo XX, sin contextualizarla en un barrio carente de luz eléctrica o asfaltado, sin el fuego crepitando en el llar, sin el rancio ahumado de sus paredes o sin el ruido, calor y olor de los animales estabulados en la planta baja?

E, igualmente, la sintaxis espacial, que desde hace décadas analiza las lógicas humanas en la arquitectura a través de las relaciones entre las organizaciones espaciales y la vida social, también puede aportar nuevas perspectivas al estudio de la arquitectura vernácula, como viene haciéndose de forma creciente en campos tan diversos como la Geografía, la Antropología, la Sociología o la Arqueología. Como señala una de sus precursoras, Julianne Hanson (1998, p. 2), el análisis de las viviendas tiene que trascender las “necesidades humanas básicas” para centrarse en sus patrones funcionales, culturales y simbólicos. Y esa escala doméstica podría abrirse al ámbito urbano e incluso territorial, donde el complemento de los Sistemas de Información Geográfica ofrece a su vez posibilidades inéditas. Se obtendría así un valioso conocimiento sobre los modelos y comportamientos humanos y sociales a partir de la organización de los espacios (interior doméstico, actividades económicas, relaciones de vecindad, etc.), algo que de momento parece restringido a los *spatial cognition studies* y sin integración en los de arquitectura vernácula. Obviamente, este tipo de análisis está indicado para aquellos casos que cuentan con la presencia de un agente humano o social que usa las edificaciones y espacios vernáculos, ya sean pertenecientes al vernáculo relicto en uso o al actual, pero también se han realizado estudios comparativos entre viviendas vernáculas originales y las impuestas por la Arquitectura contemporánea, a fin de comprobar la eventual pervivencia o adaptación de los antiguos caracteres culturales en los nuevos espacios (Signorelli, 1999, pp. 89-118; Raposo, 2016).

Así pues, fruto del enfoque cultural de la investigación, en la variable funcional (como en la del medio geográfico) la comunidad vuelve a recibir parte importante de la atención y, de entre ella, en cada objeto concreto de estudio interesan especialmente aquellos individuos que lo crearon y/o aprovecharon y aprovechan. A ellos se refiere la siguiente variable de estudio –la autoría–, que por su cierto ostracismo en la tradición investigadora abordaremos de manera más detenida en epígrafe propio. Estas personas serían el caso de estudio particular, integrado a su vez en el caso general que representaría la comunidad cultural.

Por último, la construcción es la última variable de estudio. Como expresión material del proceso cultural, su importancia es máxima, pero, como puede deducirse de todo lo expuesto hasta ahora, no tanto por sus valores arquitectónicos (que también los tiene, y se deben conocer y reconocerse), como por testimoniar y hacer legibles los valores que atañen e identifican a esa cultura: cómo una comunidad, culturalmente caracterizada en un medio y unas condiciones concretas, plantea y desarrolla sus

necesidades a través de la arquitectura y el urbanismo. Para el estudio de ésta y de sus aspectos constructivos sí que son plenamente pertinentes las metodologías tradicionalmente desarrolladas por arquitectos, integrándolas en el esquema general propuesto y no como medio y objeto exclusivo y excluyente de la investigación.



Fig. 7 y 8. Cottage diseñado por John Nash (1809) en la aldea de Blaise (Bristol, Inglaterra) y palloza en Balboa (León, España). No es la forma o el material lo que distingue ambas arquitecturas, sino la manera de habitarlas. Fotografías del autor.

Dada la variedad y madurez de los estudios arquitectónicos o constructivos de la realidad material de los bienes vernáculos, por razones de espacio y porque no creo que sea trascendental para la base de mi exposición, no desarrollaré ahora esta variable de la construcción. Me limitaré tan sólo a recomendar la utilidad de algunas metodologías disciplinarias como la de la Arqueología de la Arquitectura, tal y como la entendemos en nuestro contexto. Su utilidad a la hora de establecer lecturas estratigráficas y tipológicas se ha demostrado efectiva también para la arquitectura vernácula (Rolón, 2010), aun cuando en estos casos se trabaje principalmente con estratigrafías o cronotipologías relativas. Pero –insisto– favoreciendo una aproximación a esta disciplina en orden a su utilidad para una investigación –como he dicho– inequívocamente transversal, sin olvidar que se trata de dos disciplinas diferentes y sin confundir sus medios con los fines. La investigación de la arquitectura vernácula desde la Antropología de la Arquitectura parte de un planteamiento netamente cultural y alejado de obsesiones científicas, con una perspectiva más humanística y menos preocupada por lo matérico y los tipos, pues su fin último no es el conocimiento de la realidad material, sino el de sus significados culturales.

3.2. La autoría: del anonimato a la concreción

Históricamente, los estudios sobre arquitectura popular/tradicional, en especial los llevados a cabo por arquitectos, han identificado el fin último de la investigación con el objeto arquitectónico. La construcción ha recibido así todo el interés por parte de aquélla, tanto en sus fines como en su metodología, y son muy valiosos a este

respecto los resultados ofrecidos sobre tipos, materiales, técnicas, tecnología, etc. Sin embargo, ese enfoque ha relegado a un lugar secundario (cuando no olvidado) a la comunidad misma que generó dicho objeto arquitectónico, que en mi opinión es la incógnita realmente importante de la ecuación cultural. Es la comunidad, y más concretamente una parte de ella –personal e históricamente diferenciada– la que ha producido esa construcción. Y dicha construcción, en tanto que manifestación cultural de la primera, debe ser estudiada no como fin en sí misma, como producto autónomo o excepcional de un territorio, sino como medio para conocer el principio generador: la cultura de la gente de ese lugar y tiempo. Eso no significa que los valores constructivos no sean importantes. Son y siguen siendo, más que legítimos, prioritarios para áreas de conocimiento como el de la Construcción arquitectónica, y es también una de las variables básicas de estudio de nuestra propuesta epistemológica. Pero esa única visión no puede abarcar el significado cultural de un patrimonio específico como el vernáculo, ni siquiera satisfacer la perspectiva integral de un arquitecto, que, además de su vertiente técnica, tiene otra –si cabe más diferencial– que es la humanística.

Las contradicciones de la investigación tradicional a este respecto son evidentes. Aunque el propio término de “arquitectura popular” nos remite al “pueblo” (bien es cierto que con una palmaria carga ideológica en el momento de su instauración), el de “arquitectura tradicional” a las tradiciones (hemos de suponer que de un grupo humano) y de que en sus estudios abundan por doquier referencias a la “comunidad”, las “gentes” o “los autores anónimos”, lo cierto es que estas expresiones no se suelen corresponder con una atención correlativa hacia los autores. Todo lo contrario, muchas veces no son más que citas huecas con las que parece justificarse la omisión de su estudio. Y es que los protocolos sobre Patrimonio no suelen dar cuenta de los sujetos conscientes, con capacidad de reflexión. En su lugar, a menudo se habla de “creación colectiva” y se designa a sus ejecutantes como “portadores” y “transmisores” de las tradiciones, términos que connotan un medio pasivo, un conducto o recipiente carente de voluntad, intención o subjetividad: “metáforas como biblioteca o archivo vivo no hacen valer el derecho de las personas sobre lo que hacen, sino más bien su papel en el mantenimiento de una cultura en vida (para otros)” (Kirshenblatt-Gimblett, 2004, p. 58).

Cierto es que podría alegarse que la arquitectura vernácula, a diferencia de la culta, presenta más dificultades a la hora de investigarla desde una perspectiva histórica, que sus fuentes rehúyen el testimonio documental, o que se trata de una arquitectura anónima o “sin arquitectos” (Rudofsky, 1964). Sin embargo, eludir el estudio de sus artífices –de la colectividad, pero también de los constructores y mantenedores específicos– supone un grave menoscabo para su entendimiento como construcción y como bien cultural. En el primer caso, porque conlleva descontextualizarla, como si fuera el fruto espontáneo del territorio, algo que es falso. La Arquitectura no es expresión de los territorios, sino de las comunidades. Y, en el

segundo, porque sin el factor humano no cabe hablar de cultura, y menos aún si se considera el producto como una fuente para conocer a sus autores. No es cierto que sea una “arquitectura anónima”, por más que no conozcamos a sus creadores, pues la acepción implícita que se atribuye a este término aquí es el de una suerte de autoría desvaída y prescindible, razón por la que nunca se aplicaría subsidiariamente a la inmensa mayoría de nuestra arquitectura histórica culta, de la que tampoco tenemos constancia documental de sus artífices materiales, cuando no de los proyectistas.

Pero, además de necesario, el estudio de la autoría de la arquitectura vernácula es posible, especialmente si se combinan dos disciplinas como la Antropología y la Historia, cuyos métodos y fuentes pueden aclarar el panorama de expresiones culturales y comunidades presentes o históricas. Existen trabajos que han logrado identificar la autoría de obras concretas, algunas incluso de autores vivos, ofreciendo así una contextualización mucho más certera y aproximándose de manera también más segura a sus significados inmateriales, en lugar de tributarlos a la imaginación de poetas en ciernes. Así, Arsenio Dacosta (2008) ha estudiado el trabajo de una serie de canteros de Aliste como obras personales, y no anónimas. Este esfuerzo investigador le ha permitido explicar, por ejemplo, un dintel de piedra como obra consciente e individualizada de un hombre llamado Manuel Lozano. Y, si bien la obra consignaba la fecha (1949) y las iniciales del autor (M L D), las entrevistas con su hijo han revelado que el animal que a primera vista parecía un buey o una vaca era en realidad... un dromedario. ¿Qué investigador que pasase por la Nuez de Aliste podría haberlo sospechado? De no contar con esta información, ¿quién se habría resistido a interpretar la imagen como una referencia a la tradición y economía ganaderas –bovinas– de esta comarca zamorana? ¿O quizás podríamos sugerir otras interpretaciones religiosas o simbólicas? La investigación sobre la autoría es en este caso determinante para posibilitar un entendimiento correcto de la obra y no derivar en explicaciones plausibles pero equivocadas.



Fig. 9. Dintel en Nuez de Aliste (Zamora), obra de Manuel Lozano (1949). Fotografía del autor.

Por otra parte, sabemos que, al contrario de lo que muchas veces cabría inferir de los comentarios realizados sobre las construcciones vernáculas, éstas no suelen ser tan antiguas e, igualmente, que con frecuencia puede documentarse un pasado muy diferente a la imagen ofrecida por el último vernáculo histórico (Pérez Gil, 2016, pp. 106-108). La tradición implica dinamismo, y esto casa mal con la antigüedad inmemorial que a menudo suele asociarse a los bienes etnológicos o a las expresiones identitarias. Referido a la arquitectura vernácula, esos cambios pueden deberse a causas muy diversas, tales como alteraciones en la estructura económica, novedades técnicas, imposiciones normativas o influencias externas (incluidas las procedentes del ámbito culto), sin olvidar a este respecto que hablamos de obras a menudo construidas por maestros locales o con cierto grado de especialización laboral, no autoconstruidas por sus propios usuarios. Así, sabemos que el empleo de la teja en muchas regiones españolas no era tan generalizado como podríamos entender a la vista de los edificios tradicionales que nos han llegado, que la madera acabó igualmente restringida de forma progresiva por las normativas contra incendios, o que algunas de las tipologías locales más auténticas no serían tales un puñado de siglos atrás. En el siglo XVII Juan Caramuel (1678, II, pp. 15-16) advertía a sus lectores de que las chozas y casas de paja “no sólo se usaron en siglos antiguos, sino también se edifican hoy en muchas partes”, si bien a la hora de referir esos lugares olvidaba su patria para centralizarlos de manera genérica en Europa, Asia, América y África, donde había “pueblos y provincias enteras de gente tan desdichada y bárbara que no sólo no sabe ni quiere edificar cosa buena, sino también lo que con Arte y industria han otros hecho lo destruyen.”



Fig. 10. Corredor en una casa de Rabal (Portugal) con pinturas decorativas y bendiciones apotropaicas que caracterizan la arquitectura como vivienda.

El olvido de Caramuel es el olvido secular y sistemático de la historiografía y tratadística arquitectónica. Si escenarios de ese tipo nos resultan tan extraños es porque mutaron y nadie se preocupó de registrarlos, por pasar desapercibidos o sencillamente por no interesar a quienes pudieron hacerlo. Pero existen fuentes muy variadas de las que la disciplina de la Historia puede valerse para ofrecer una explicación posible, necesaria y atenta tanto a la construcción como, especialmente, a la identidad cultural o incluso personal de sus artífices, usuarios y vecinos. En ámbitos temporales más cercanos o para el vernáculo actual, las metodologías y técnicas de investigación de otras disciplinas afines al estudio de esta arquitectura (Antropología, Etnografía, Sociología, etc.) nos ofrecen acercamientos sin duda valiosos y pertinentes para su comprensión. La autoría debe entenderse, además de como variable suya, como objetivo inmediato de la investigación allí donde es posible, y por eso conviene que el investigador incorpore métodos críticos, como las entrevistas dirigidas, en lugar de conformarse con otras formas de recogida de información más frías, pues toda obra vernácula, lejos de ser un testimonio arquitectónico impersonal, ha sido un proyecto personal y de significación íntima para una persona, una familia o un colectivo.

4. CONCLUSIONES. LOS RETOS DE LA DIMENSIÓN CULTURAL

A pesar del evidente interés que ha suscitado y suscita la arquitectura vernácula en nuestras sociedades, su deficiente conceptualización laстра su entendimiento y las políticas para su conservación. Sin una base teórica sólida, la operativa difícilmente puede sustentarse sin contradicciones ni conflictos, y, en ese sentido, creo que el mantenimiento de los enfoques formalistas y pseudomonumentalistas acarrea problemas serios de cara no sólo a la comprensión de este patrimonio, sino también –y consecuentemente– en lo que se refiere a su tratamiento.

De acuerdo con dicho enfoque materialista, casi todas las políticas aplicadas han pasado hasta ahora por el criterio de los valores formales y tipológicos, cuyos objetivos no tienen por qué coincidir con los significados y valores inmateriales contenidos en esa materialidad. Se advierte en las declaraciones de conjuntos y en los diversos instrumentos de protección y planeamiento españoles relativos a conjuntos históricos un reconocimiento de la arquitectura vernácula todavía secundario y poco comprometido. Ésa es precisamente una de las conclusiones del Plan Nacional de Arquitectura Tradicional (IPCE, 2014, pp. 20-21), el cual valora de modo positivo la erradicación de las imágenes de “tipismo” que motivaran las primeras declaraciones y la moderna instauración de “una precisa documentación y puesta en valor de esta arquitectura, lo cual incluye una pormenorizada descripción de las tipologías arquitectónicas dominantes en los expedientes de declaración”. Sin embargo, cabe preguntarse si aquel pintoresquismo no habrá sido sustituido por el formalismo y las tipologías como valoración objetivista, despojada del subjetivismo ambiental y avalada por una cierta pretensión científica, pero igualmente discordante con su autenticidad.

En efecto, una consideración tal, si no viene acompañada del reconocimiento expreso de la tradición como transformación y cambio, y de la preeminencia de los valores culturales sobre la construcción en la que materializan, supone negar la especificidad cultural de esta arquitectura para derivarla a la genérica del concepto más tradicional de los monumentos histórico-artísticos. En este sentido, la protección de los bienes queda adscrita en los distintos instrumentos de planeamiento y protección a los correspondientes catálogos, pero éstos, tradicionalmente expresados en fórmulas tipológicas y formalistas que se presentan doblemente justificadas tanto por los paradigmas conceptuales de base como por la operatividad de la normativa, resultan –en mi opinión– doblemente peligrosos, tanto por no ajustarse a los paradigmas conceptuales que he tratado de explicar, como por la pérdida de crítica que puede conllevar la citada operatividad. Los valores que encarnan estas obras no siempre son materiales o físicos; afectan también a su función y vivencia, relaciones espaciales y urbanas, simbolismos, etc. Y se puede cumplir con las disposiciones de un catálogo obviando consciente o inconscientemente esos significados. De nada sirve mantener acríticamente un elemento protegido si se deja destruir el resto del edificio sin juicio, y de poco vale, en el común de la arquitectura vernácula en uso, fosilizar integralmente un edificio si eso supone reducir una vivienda a un conjunto de estructuras arquitectónicas museificadas.

La arquitectura y el urbanismo nos muestran la complejidad de las relaciones humanas con el entorno desde el pasado al presente, y nos permiten distinguir las diferencias existentes entre unos casos y otros. “En definitiva, hablar de arquitectura tradicional es hablar de diversidad expresiva; con lo cual también hay que cuestionar la creciente tendencia a definir, e incluso tratar de imponer, un modelo único e inequívoco de la ‘auténtica’ (en singular) arquitectura popular según sea el territorio autonómico de referencia” (Agudo y Santiago, 2006, p. 25).

La arquitectura vernácula, efectivamente, es compleja y variada, hecho que debería ser considerado incluso en la redacción de los necesarios inventarios y catálogos. Y este principio debería aplicarse también a las intervenciones sobre conjuntos o edificios individuales. Tanto los citados instrumentos de planeamiento, planes especiales, ordenanzas... como los tan en boga manuales para nueva construcción en el ámbito tradicional, acostumbran a aportar criterios exclusivamente formales o gestálticos, que pueden ayudar a mitigar los impactos visuales, pero que no tienen por qué considerar los valores vernáculos, como evidencia su tendencia a la uniformidad y el estatismo, así como el público o ámbito genérico al que se dedican algunas de sus recomendaciones y publicaciones.

Con todo esto, que estaría en una fase operativa posterior y distinta a la teórico-metodológica que recoge este trabajo, no estoy ni negando todos los criterios de intervención actuales ni, mucho menos, reclamando una libertad absoluta sobre la arquitectura vernácula en tanto que expresión autónoma de la cultura. Nada más

lejos de mi intención. Lo que quiero decir más bien es que los marcos normativos actuales, asentados en una distinta fundamentación, son propensos a seguir modelos formalistas, y que debería empezar a reconocerse y aceptarse la realidad dúplice de esta arquitectura: histórica/relictica (con un tratamiento que debe considerar su carácter histórico), pero también actual, que será el testimonio vernáculo histórico de nuestros descendientes y que, legítimamente, también reclama cierta flexibilidad para poder expresarse. Los documentos internacionales hace tiempo que asumen y reconocen el inherente dinamismo de los conjuntos históricos y la necesidad de admitir transformaciones en los mismos (ICOMOS, 1987; ICOMOS 2011), pero parecen referir éstas únicamente a la “arquitectura contemporánea” o “nueva arquitectura”. Los cambios vernáculos a partir de la tradición de la propia comunidad ni se plantean ni se conciben, por más que empiecen a dejarse entrever en definiciones como la de lugar cultural dinámico (ICOMOS, 1996, p. 5). Pero esta nueva dimensión patrimonial tendrá que ser explorada algún día y sumarse al complejo reto de garantizar la continuidad del espíritu del lugar (ICOMOS, 2008).



Fig. 11. Auxerre (Francia). Lo vernáculo y los nuevos tiempos dando forma a su paisaje urbano.
Fotografía del autor

A falta de un marco normativo propio y sólido, quizás nuevas nociones como la de paisaje urbano histórico, tan integradora como imprecisa (Lalana, 2011; Lalana y Pérez, 2018), y que nació para superar conceptos más tradicionales y estáticos como el de conjunto o centro histórico, ayuden subsidiariamente a ampliar la visión sobre este patrimonio de acuerdo a su complejidad y especificidad. La Recomendación sobre el paisaje urbano histórico (UNESCO, 2011) parte precisamente de la idea de que las ciudades son entes dinámicos y cambiantes, donde la diversidad y creatividad culturales son importantes y donde las tradiciones y percepciones locales

deben respetarse igual que los valores (más oficiales) de las comunidades externas. Pero, aunque la gestión participativa o conceptos como el derecho a la ciudad son asimismo ideas cada vez más asentadas en nuestras sociedades y normativas, lo cierto es que sigue ignorándose por completo la libertad expresiva de las comunidades, esa conciencia espontánea –tan importante para el patrimonio vernáculo– que va más allá de la conciencia crítica de determinados agentes sociales y que debería considerarse implícita en los derechos ya reconocidos de las comunidades locales a comprender y salvaguardar de manera preferente su propia identidad cultural.

Por eso, creo que los nuevos instrumentos de protección y gestión patrimonial, cada vez más atentos al concepto holístico del Patrimonio Cultural, deberían comenzar a atender a esta nueva dimensión que implica el mismo, solventando, por medio del delicado reto del control del cambio (ICOMOS, 2011, p. 2), la contradicción ahora existente entre la creciente importancia otorgada al patrimonio cultural inmaterial y al derecho de las comunidades a decidir sobre su propia cultura, y la imposibilidad fáctica de ver esta última desarrollarse autónomamente o sin la prohibición de hacerlo con herramientas de la cultura industrializada, olvidando que ésta, como parte de ese mismo proceso de cambio continuo, es ya parte de la primera.

Se trataría, en definitiva, de reconocer que la arquitectura vernácula y su urbanismo, además de integrarse en ese paisaje unitario, son a su vez expresiones complejas y cambiantes, adaptadas a un medio geográfico e histórico, relacionadas con una función y comunidad, y que, en tanto que expresión cultural de esta última, contienen valores humanos que la caracterizan y le dan sentido. En una próxima ocasión aportaré un estudio de caso que aplique y demuestre la metodología expuesta, y lo haré sobre una de esas obras híbridas contemporáneas que incluya también la presencia de materiales no preindustriales.

BIBLIOGRAFÍA

- Agudo Torrico, Juan y Santiago Gala, Nieves (2006), “Arquitectura tradicional: indefiniciones y reconocimientos en las formulaciones tradicionales sobre patrimonio”, en Martín Galindo, José Luis -coord.- *La arquitectura vernácula: patrimonio de la humanidad*, t. I, Badajoz, Diputación de Badajoz, pp. 21-52.
- Agudo Torrico, Juan (2007), “Arquitectura tradicional. Mercado y discursos identitarios”, en Aranda, Ana, Ollero, Francisco, Quiles, Fernando y Rodríguez-Varo, Rafael -eds.- *Arquitectura vernácula en el mundo ibérico. Actas del congreso internacional sobre arquitectura vernácula*, Sevilla, Universidad Pablo de Olavide, pp. 37-52.

Asquith, Lindsay (2006), “Lessons from the vernacular. Integrated approaches and new methods for housing research”, en Asquith, Lindsay y Vellinga, Marcel -coords.- *Vernacular Architecture in the Twenty-First Century: Theory, Education and Practice*, Abingdon, Taylor & Francis, pp. 128-144.

Barthes, Roland (1994), *El susurro del lenguaje. Más allá de la palabra y de la escritura*, Barcelona, Paidós.

Benito, Félix (2003), *La Arquitectura Tradicional de Castilla y León*, Salamanca, Junta de Castilla y León (ed. orig., Valladolid, 1998).

Caniggia, Gianfranco y Maffei, Gian Luigi (1995), *Tipología de la edificación. Estructura del espacio antrópico*, Madrid, Celeste.

Caramuel, Juan (1678), *Arquitectura civil recta y oblicua*, Vegeven.

Dacosta, Arsenio (2008), “La arquitectura popular y sus autores: estética y dialéctica en la cantería de Nuez de Aliste (Zamora)”, en *Revista de dialectología y tradiciones populares*, vol. LXIII, 2, pp. 121-142.

Davidson, James (2013), “A proposal for the future of Vernacular Architecture Studies”, en *Open house international*, vol. 38, 2, pp. 57-65.

González-Varas, Ignacio (2015), *Patrimonio Cultural. Conceptos, debates y problemas*, Madrid, Cátedra.

Hanson, Julianne (1998), *Decoding homes and houses*, Cambridge, Cambridge University Press.

ICOMOS (1987), *Carta internacional para la conservación de ciudades históricas y áreas urbanas históricas*, Washington, disponible en https://www.icomos.org/charters/towns_sp.pdf [fecha de referencia: 02-02-2017].

ICOMOS (1996), *The Declaration of San Antonio*, San Antonio, disponible en <http://www.icomos.org/en/charters-and-texts/179-articles-en-francais/ressources/charters-and-standards/188-the-declaration-of-san-antonio> [fecha de referencia: 02-02-2017].

ICOMOS (1999), *Carta del Patrimonio vernáculo construido*, México, disponible en https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/vernacular_sp.pdf [fecha de referencia: 21-03-2015].

ICOMOS (2008), *The Quebec Declaration on the Preservation of the Spirit of the Place*, Québec, disponible en http://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/GA16_Quebec_Declaration_Final_EN.pdf [fecha de referencia: 02-02-2017].

ICOMOS (2011), *Principios de La Valeta para la salvaguardia y gestión de las poblaciones y áreas urbanas*, La Valeta, disponible en <http://www.icomos.org/charters/CIVVIH%20Principios%20de%20La%20Valeta.pdf> [fecha de referencia: 02-02-2017].

Instituto del Patrimonio Cultural de España (2014), *Plan Nacional de Arquitectura Tradicional*, disponible en: <http://ipce.mcu.es/pdfs/PNArquitecturaTradicional.pdf> [fecha de referencia: 21-03-2016].

Jacques, Paola Berenstein (2001), *Estética da ginga. A arquitetura das favelas através da obra de Hélio Oiticica*. Río de Janeiro, Casa da palavra.

Kirshenblatt-Gimblett, Barbara (2004), “El patrimonio inmaterial como producción metacultural”, en *Museum international*, 221, pp. 52-67.

Lalana Soto, José Luis (2011), “El paisaje urbano histórico: modas, paradigmas y olvidos”, en *Ciudades*, 14, pp. 15-38.

Lalana Soto, José Luis, y Pérez Gil, Javier (2018), “El concepto de paisaje urbano histórico como herramienta de aproximación al patrimonio urbano”, en Campos, María Dolores y Pérez, Javier –coords.– *El conjunto histórico de Grajal de Campos*, León, Universidad de León, pp. 49-86.

Lipovetsky, Gilles (2010), *La era del vacío. Ensayos sobre el individualismo contemporáneo*, Barcelona, Anagrama (ed. orig., París 1983).

Oliver, Paul (1989), “Handed down architecture: Tradition and transmission”, en *Built to Meet Needs. Cultural Issues in Vernacular Architecture*, Oxford, Elsevier, 2006, pp. 143-162.

Pérez Gil, Javier (2016), *¿Qué es la Arquitectura vernácula? Historia y concepto de un patrimonio cultural específico*, Valladolid, Universidad de Valladolid.

Prats, Llorenç (1997), *Antropología y patrimonio*, Barcelona, Ariel.

Raposo, Isabel (2016), “Transformação da habitação popular em meio rural em Portugal na segunda metade do século XX”, en André, Paula y Sambricio, Carlos -coords-. *Arquitectura popular. Tradição e vanguardia*, Lisboa, DINÂMIA'CET-IUL, pp. 193-254.

Rolón, Guillermo (2010), “Empleo del método estratigráfico en el estudio de la vivienda rural vernácula construida con tierra. Un caso de aplicación en La Rioja, Argentina”, en *Arqueología de la Arquitectura*, 7, pp. 213-222.

Rudofsky, Bernard (1964), *Architecture without architects. A short introduction to non-pedigreed architecture*, Nueva York, The Museum of Modern Art.

Schaff, Adam (1976), *Historia y verdad*, Barcelona, Crítica (ed. orig., México 1974).

Signorelli, Amalia (1999), *Antropología urbana*, Madrid, Anthropos.

Tomasi, Jorge, y Rivet, Carolina (2011), *Puna y arquitectura. Las formas locales de la construcción*, Buenos Aires, CEDODAL.

UNESCO (2011), *Recomendación sobre el paisaje urbano histórico*, disponible en: <http://unesdoc.unesco.org/images/0021/002150/215084s.pdf> [fecha de referencia: 30-06-2017].

World Heritage Centre (2008), *Directrices Prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial*, París, anexo 3, disponible en: <http://whc.unesco.org/archive/opguide08-es.pdf> [fecha de referencia: 20-03-2017].

World Heritage Centre (2012), *Rio de Janeiro: Carioca Landscapes between the Mountain and the Sea*, disponible en: <http://whc.unesco.org/en/list/1100> [fecha de referencia: 20-03-2017].

El patrimonio industrial del borde sur de la ciudad de Salamanca

Industrial heritage in the southern periphery of the city of Salamanca

JUAN IGNACIO PLAZA GUTIÉRREZ

Doctor en Geografía

Catedrático de Análisis Geográfico Regional

Departamento de Geografía. Universidad de Salamanca. Salamanca. España

jip@usal.es

ORCID: [0000-0003-1942-2847](https://orcid.org/0000-0003-1942-2847)

Recibido/Aceptado: 10-09-2017 / 05-02-2018.

Cómo citar: Plaza Gutiérrez, Juan Ignacio (2018): “El patrimonio industrial del borde sur de la ciudad de Salamanca”, en *Ciudades*, 21, pp. 29-58.

DOI: <https://doi.org/10.24197/ciudades.21.2018.29-58>

Resumen: Esta contribución analiza los bienes asociados al patrimonio industrial que se concentran en los barrios situados al sur de la ciudad de Salamanca, traspasado el río Tormes, una de las áreas de localización fabril de la capital y en cuya valoración apenas se ha insistido. Para ello, tras definir y contextualizar esta periferia urbana, se procede a una caracterización y clasificación de los bienes identificados y a un repaso de las herramientas con las que se ha querido y se pretende proceder a su reconocimiento, ordenación y gestión: un Plan Especial y una Estrategia de Desarrollo Urbano.

Palabras clave: Salamanca transformesina; patrimonio industrial; plan especial; estrategia de Desarrollo Urbano.

Abstract: This contribution examines the elements associated with the industrial heritage located in the southern districts of the city of Salamanca, beyond the Tormes River, one of the areas of manufacturing location of the capital and whose valuation has rarely been emphasized. To that end, after defining and contextualizing this urban periphery, one must proceed to a characterization and classification of the identified elements and an overview of the tools with which it is wanted and intended to proceed with its recognition, planning and management: a Special Plan and a Strategy for Urban Development.

Keywords: Salamanca; industrial heritage; special plan; strategy for urban development.

1. REFLEXIONES INTRODUCTORIAS, ALGUNOS ANTECEDENTES Y BREVE ESTADO DE LA CUESTIÓN

Parece oportuno iniciar el desarrollo de esta contribución introduciendo dos tipos de reflexiones u observaciones necesarias: una más directamente ligada al estudio de caso en que se fija, otra de carácter más conceptual y teórico. Así, por una parte, puede resultar cuando menos paradójico que, siendo más conocida la



ciudad de Salamanca por un marcado perfil donde el patrimonio histórico-artístico y monumental es su principal valor, se fije ahora el presente texto en los elementos, bienes o recursos relacionados con el patrimonio industrial que hay en esta ciudad “Patrimonio de la Humanidad” e, igualmente, puede ser llamativo que siendo su función universitaria tan especializada la que define una parte muy importante de la actividad y el dinamismo de la capital (“ciudad universitaria”), así como la cultural (fue “Capital Europea de la Cultura” en el año 2002, compartiendo tal designación con la ciudad belga de Brujas), sea la industria y parte de su localización y de sus construcciones las que capten la atención de estas páginas.

No es, precisamente, Salamanca una ciudad que tenga una presencia específica o destacada en el ámbito de la actividad industrial y del patrimonio heredado y vinculado a la misma, pero con todo y con eso alberga ejemplos y referencias de este orden que, aun no siendo de gran repercusión o difusión, ni alcanzando dimensiones muy importantes en comparación con otras ciudades y núcleos, sí son representativos, merecen atención y gestión y algunos de ellos han sido recuperados y albergan usos diversos, mientras que otros constituyen objeto de atención por parte de propuestas y planes que se están diseñando.

La segunda observación o reflexión introductoria es más teórica. Urbano e industrial van juntos en más de una ocasión. Ambos son, fundamentalmente, patrimonios “construidos” (aunque parte del patrimonio industrial –maquinaria, herramientas, etc.– no es “construcción”). El patrimonio industrial está inserto en el tejido urbano, en la ciudad; existen algunas muestras arquitectónicas industriales de relevante valor urbanístico, en el espacio urbano construido y continuo; también por los bordes y periferias por los que se extiende. Los mismos catálogos de los planes de ordenación incluyen edificios que albergaron, o aún lo hacen, estas funciones y usos. Y en el proceso de crecimiento y expansión de las ciudades, algunas zonas y edificios directamente relacionados con la industria terminaron englobados en el tejido urbano. Así pues, la relación de la industria y la ciudad, de lo industrial y lo urbano y, consecuentemente, del patrimonio urbano e industrial, es muy estrecha.

Además, cabría afirmar que también puede hablarse de recursos y bienes patrimoniales asociados al patrimonio industrial cuando se consideran otras manifestaciones muy en el entorno de éste (patrimonio minero o minero-industrial, manifestaciones de la obra pública –patrimonio ferroviario, puentes, ciertas construcciones específicas como las viejas casas de peones camineros, etc.–, recursos patrimoniales más específicos propios de ciertas formas de explotación y ocupación del territorio como los vinculados a formas y paisajes de la energía, también en alguna medida todo lo ligado a la actividad comercial –antiguos comercios, cartelería publicitaria y de difusión de éstos, etc.–) pueden ser entendidas como dimensiones complementarias del patrimonio industrial.

Ambas reflexiones se incardinan, a su vez, en una breve y previa referencia que es necesario tener en cuenta: la de algunos antecedentes y consideraciones de carácter más teórico y general sobre el patrimonio industrial que, a modo de estado de la cuestión, contextualizan el presente trabajo. A partir de la década de los años 60 del pasado siglo, en Europa y otros territorios como Estados Unidos, empezó a calar la preocupación y sensibilidad hacia el patrimonio industrial y su problemática. Lo hizo más tarde en España, fundamentalmente y de forma dispersa en los años 80 y en regiones donde los paisajes y herencias industriales eran más evidentes (Cataluña, País Vasco, Andalucía y Comunidad Valenciana). Cierto es que en tal acicate desempeñaron un papel decisivo las circunstancias inherentes al impacto de la crisis en las regiones industriales con el consecuente deterioro y abandono de arquitecturas y paisajes asociados a esta actividad.

La preocupación e interés por las herencias legadas por la actividad industrial, por el patrimonio heredado de la misma y sus diferentes posibilidades de uso y vinculación tanto con el espacio en que se ubica como con el desarrollo social y del territorio (Álvarez, 2010 y 2017; Benito, 2009; Cañizares, 2010 y 2011; Cañizares et al., 2016; Cueto, 2010; Sobrino, 2009) ha ido generando cada vez más análisis e investigaciones enriquecedores para su estudio y conocimiento a niveles muy distintos.

En España más concretamente, se han ido significando en las tres últimas décadas un prolífico conjunto de contribuciones que han marcado pauta y referencia teórica y general en este campo (como por ejemplo, y sin citar a todos, los trabajos de Álvarez Areces, Benito del Pozo, Cañizares Ruiz, Linarejos Cruz, Pardo Abad, Sobrino Simal, etc.). Y recientemente se han editado obras donde se aborda de forma decidida, con innovaciones metodológicas y de forma didáctica destacada un análisis del patrimonio industrial inmueble en España (Claver y Sebastián, 2016).

Todo este contexto y dinámica de consideración y análisis ha conducido, igualmente, a la inclusión de los bienes y elementos del patrimonio industrial como parte específica del patrimonio cultural. La actividad industrial ha generado, en cierto modo, un tipo de paisaje “cultural” específico forjado por parte de la sociedad: el paisaje industrial –con sus elementos y bienes conformantes– vinculado a un modelo de crecimiento y unas épocas pasadas, cargado de herencias y testimonio de un dinamismo ya más declinante hoy que ejerce como imaginario común y social de una parte de la historia económica del pasado más y menos reciente (Alba, 2010a y b; Trachana, 2011).

Todo ello se ha complementado, además, con la creación de variados instrumentos prácticos y normativos a diferentes escalas (autonómica, estatal e internacional) en los que han encontrado acomodo los planteamientos, reflexiones y observaciones sobre el patrimonio industrial, que se han ido aprobando y a partir de los que se ha facilitado su gestión y sobre los que se han centrado algunos estudios

(Alonso Ibáñez, 2002). De esos instrumentos prácticos y normativos, de esos planes, directrices y normas-marco, unos son de ámbito internacional y europeo y han servido de contexto referencial más general, otros son de ámbito estatal y, asimismo, la propia Comunidad Autónoma de Castilla y León ha definido y puesto en marcha los suyos. Muy resumidamente, han de mencionarse en este sentido la Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial (Julio de 2003); los Principios para la Conservación de Sitios, Construcciones, Áreas y Paisajes de Patrimonio Industrial (“Principios de Dublín”, de Noviembre de 2011); la Recomendación Nº R (90) 20 del Comité de Ministros del Consejo de Europa a los Estados Miembros, relativa a la protección y la conservación del patrimonio técnico, industrial y de obras de arte en Europa (13-IX-1990); el Informe de la Asamblea Parlamentaria del Consejo de Europa sobre “El Patrimonio Industrial en Europa” (Doc. 13134, de 15-II-2013), de entre los de ámbito internacional y europeo.

En España, junto al texto normativo marco de la Ley 16/1985, de 25 de Junio, del Patrimonio Histórico Español, destaca el Plan Nacional de Patrimonio Industrial (texto original del año 2001, revisado en el 2010 y aprobado en 2011), uno de los diversos Planes Nacionales impulsado desde el Instituto del Patrimonio Cultural de España (IPCE), órgano coordinador estatal en este ámbito. Este Plan Nacional se convierte en documento director y básico de seguimiento, pues en él se recogen los aspectos más fundamentales, junto con los metodológicos (criterios de valoración e intervención, instrumentos, etc.), la programación de las actuaciones y lo relativo a la ejecución y seguimiento del mismo.

Por su parte, en Castilla y León, a estos efectos, rigen la Ley 12/2002, de 11 de Julio, de Patrimonio Cultural de Castilla y León, y el Decreto 37/2007, de 19 de abril, por el que se aprueba el Reglamento para la protección del Patrimonio Cultural de Castilla y León. Pero sobre todo han de subrayarse los planes y programas periódicos dirigidos a la protección, conservación y gestión del patrimonio cultural, en los cuales se definen los criterios, los instrumentos de gestión y los recursos para su desarrollo. Dentro del primero que se puso en marcha, el Plan PAHIS 2004-2012, se contempló a su vez el compromiso de elaboración de inventarios de patrimonio histórico industrial en todas las provincias de la Comunidad, en el marco de los denominados Planes Sectoriales que el PAHIS definió, uno de los cuales era el Plan Sectorial dirigido al Patrimonio Industrial, y apoyándose en las experiencias precedentes anteriores al PAHIS que en esta línea se llevaron a cabo en Segovia y Ávila. En este sentido, los primeros se iniciaron en el año 2007 (Zamora, Valladolid y Palencia) y, para el caso que ocupa en esta contribución, el correspondiente Inventario del Patrimonio Histórico Industrial de Salamanca lo hizo en el 2008, junto con los de Burgos y Soria (Benito, 2009, p. 184). En él se recogen 566 registros de bienes de patrimonio industrial, de los que 23 se localizan en la ciudad de Salamanca, la mayoría de los cuales (18) situados en la zona sur-sureste.

Estas herramientas y marcos de regulación y gestión se constituyen en fuentes documentales y técnicas de gran importancia para un correcto conocimiento y análisis del patrimonio industrial y su observación y seguimiento se completa, asimismo, con redes y estructuras específicas creadas a tal efecto. Es el caso, por ejemplo, del Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH, The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage), creado en el año 1978 con motivo de la III Conferencia Internacional sobre la Conservación de Monumentos Industriales que se celebró en Suecia e implantado en más de cuarenta países de los cinco continentes, cuyo objetivo es promover la cooperación internacional en el campo de la preservación, conservación, localización, investigación, historia, documentación, la arqueología y revalorización del patrimonio industrial; actúa como consultor y colaborador de ICOMOS y la UNESCO y tiene una sección española creada en el año 2004 (TICCIH-España). Además, existe una Federación Europea de Asociaciones de Patrimonio Industrial y Técnico (E-FAITH) y una Ruta Europea del Patrimonio Industrial.

Finalmente, también en el plano asociativo el interés por este patrimonio ha encontrado respuesta ciudadana y comprometida. Así, por un lado, en muchas Comunidades Autónomas han ido surgiendo distintas asociaciones y colectivos donde la difusión de estos bienes y la sensibilización hacia su conocimiento y conservación se han convertidos en ejes de acción más importantes; en algunos casos, incluso, promoviendo publicaciones que faciliten la consecución de estos objetivos y contribuyan a la divulgación (como puede ser el caso, por ejemplo, de la Asociación Llámpara con la revista Llámpara Patrimonio Industrial), así como estando presentes varias en las redes sociales más comúnmente utilizadas. Algunas logran mayor proyección que otras, como es el caso, quizás, de INCUNA (Industria, Cultura y Naturaleza. Asociación de Arqueología Industrial), creada en Asturias en el año 1999, y que al igual que en el ejemplo citado antes también promueve publicaciones de actas, textos, etc. relacionados con el patrimonio industrial.

Por otro lado, se ha movido a la constitución de otras estructuras a medio camino entre lo plenamente orgánico-institucional y lo más social-ciudadano. Ejemplos de ambos tipos abundan en España: Asociación para la Recuperación del Patrimonio Industrial (ARPI), Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero (Segpgym), Asociación en Defensa de las Chimeneas y el Patrimonio Industrial de Málaga, Asociación de Patrimonio Industrial Valenciano, Asociación del Museo de la Ciencia y la Técnica de Cataluña, Asociación Monsacro, Asociación Llámpara, Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública (AVPIOP), Colectivo-Proyecto “Arrayanes”, Fundación Patrimonio Industrial de Andalucía, Fundación Sierra Minera Cartagena- La Unión, Patrimonio Industrial de Castilla y León, etc.

2. EL BORDE SUR DE LA CIUDAD DE SALAMANCA, UNA PERIFERIA URBANA CONTRASTADA Y DE LOCALIZACIÓN DE ACTIVIDADES FABRILES Y DE PATRIMONIO INDUSTRIAL ASOCIADO

Exceptuando los dos polígonos que al norte y al sur de la capital salmantina se erigen en principales zonas de concentración de industrias, talleres y almacenes (“Los Villares” y “Los Montalvos”, respectivamente; este último con varias fases), la “Salamanca transtornmesina”, entendiendo por tal el conjunto de la ciudad que se sitúa al sur, al otro lado del río Tormes –cruzado el mismo–, en su margen izquierda, es el amplio espacio de la ciudad donde, principalmente, se fueron concentrando actividades fabriles en diferentes momentos y con distinta entidad (Alonso Santos y otros, 1991).

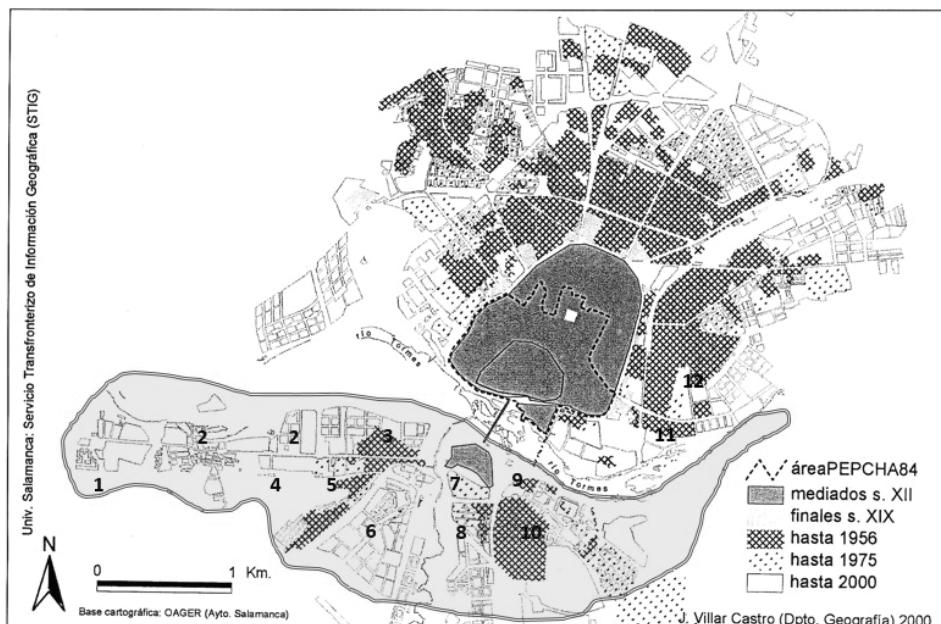


Fig. 1. Barrios transtornmesinos (1-10) y otros barrios y sectores urbanos meridionales de localización industrial en torno al Tormes. 1. Buenos Aires; 2. Tejares; 3. Chamberí; 4. Los Alcaldes; 5. Los Alambres; 6. Vistahermosa; 7. Teso de la Feria; 8. Zurguén; 9. Barrio de la Vega; 10. Barrio de San José; 11. Aldehuella-Polígono del Tormes; 12. Prosperidad (elaboración propia tomando como fuente y base el mapa incluido en Villar Castro, 2000, p. 192).

Es este un alargado conjunto que se extiende de oeste a este, entre la salida de la ciudad hacia Ciudad Rodrigo y Portugal y la que conduce hacia Ávila y Madrid, que conforma una periferia constituida por barrios y zonas de distinta consolidación y crecimiento en el tiempo (Fig. 1), socioeconómicamente más modestos unos que otros, especialmente aquellos que más tempranamente participaron de la

construcción, crecimiento y evolución de la ciudad y sobre los cuales en las tres últimas décadas se han llevado a cabo importantes procesos de reconstrucción y renovación: Tejares (que hasta los años 60, fecha en que se anexionó a Salamanca, constituía ayuntamiento propio y cuyo nombre evoca las industrias primeras de fabricación de tejas y ladrillos que se ubicaron aquí), Chamberí, Alambres (barrios, estos dos, de aluvión, de asentamientos de inmigrantes procedentes del medio rural) y El Arrabal. Otros son de más reciente configuración, especialmente el singular Barrio de la Vega, de mediados del pasado siglo XX, al que siguió el Barrio de San José y, ya desde los años 80, Buenos Aires, Teso de la Feria, El Zurguén, Vistahermosa y el más reciente: el de Los Alcaldes. Todos ellos en el sur-suroeste. Hacia el este-sureste, las herencias y testimonios de la industria son más reducidos. Son diversas las aportaciones que han centrado su atención en la estructura y evolución de este borde periurbano (Hortelano, 2000; Villar, 2000; Villar, Hortelano y Ortega, 1995), así como aquellas en las que el tratamiento y análisis de este espacio transtornmesino se ha integrado dentro de un estudio más amplio, a escala de toda la ciudad (Cabo, 1981; Miranda, 1985; Plaza y Sánchez, 2000; Senabre, 2002).

Además, en la margen derecha del río Tormes y lindando con el límite sur del casco histórico y hacia el este y sureste (Ribera de Curtidores o “entre puentes” contra el borde sur de la muralla, parte baja del Barrio de La Prosperidad, Avenida de La Aldehuella y Polígono El Tormes), también se fueron localizando y desarrollando actividades industriales variadas, unas ya desaparecidas y otras aún existentes. Son las referencias bibliográficas antes señaladas las que resaltan el destacado papel que desempeñaron los ejes de comunicación en esta periferia urbana meridional para atraer estas ocupaciones y desarrollar un desigual y discontinuo borde de concentración industrial: carretera y ferrocarril a Portugal hacia el oeste, y a Béjar y Cáceres hacia el sur; carretera hacia Ávila y Madrid por el este.

Pero también la disponibilidad de agua, el río Tormes (que dio nombre a una de las industrias más conocidas de la ciudad y ya desaparecida: Metalúrgica del Tormes). Es precisamente este río, el Tormes, el que sirve de elemento físico de integración o elemento aglutinante, de verdadera referencia geográfica, en torno a cuyas márgenes se han ido expandiendo y localizando diferentes fábricas, naves, talleres y actividades industriales, que convivieron al mismo tiempo con los usos agrícolas (zonas de huertas), pero unos y otros ya más declinantes actualmente; fábricas, naves, talleres y actividades de las que algunas perviven, otras han ido abandonándose (como puede observarse todavía, entre muchos otros ejemplos, en el barrio de Tejares con las construcciones derruidas –y el nombre labrado en piedra en relieve sobre la antigua fachada– del que fuera almacén y comercio de vinos y alcoholos Hijos de Remigio García, o con las instalaciones ruinosas y en mal estado de la que fuera Compañía Textil de Basilio Redondo (Fig. 2), de la década de 1940, situada frente a otra de las industrias señeras de esta zona e instalada en idéntico

momento como fueron los Laboratorios Coca) y muchas ya no existen, habiendo sido sustituidas por nuevas ocupaciones bien residenciales (es el caso de los mencionados Laboratorios Coca –Fig. 3–, desaparecidos en los inicios de la última década del siglo XX y sobre los que, tras la elaboración de un Plan Especial de Reforma Interior, se construyó un conjunto de viviendas unifamiliares), bien por otros usos. Ese es el legado o herencia que podemos encontrar hoy en todo este conjunto urbano y que hemos intentado sintetizar en expresión cartográfica (Fig. 4).



Fig. 2. A la izquierda, restos del antiguo comercio y almacén de vinos y alcoholes Remigio García. A la derecha, baldío industrial dejado por la antigua Compañía textil Basilio Redondo, en la que se puede apreciar el diseño tan característico de los tejados (disímétricos) de este tipo de naves industriales.



Fig. 3. Imagen de los antiguos Laboratorios Coca, dedicados a la fabricación de sueros y vacunas, realizada por Venancio Gombau (Fuente: imagen extraída del cartel de difusión de las Jornadas sobre Políticas de Promoción Industrial que organizó en 1992 el grupo de Geografía Industrial de la Asociación de Geógrafos Españoles, AGE).

La concentración de bienes y recursos ligados a la industria y actividades complementarias a la misma que, como patrimonio heredado, perviven en los espacios periféricos de la ciudad que se han señalado se produce espacialmente en torno a tres sectores (pues aunque domina la localización preferentemente en la llamada Salamanca transtormesina, no es solo en ella donde se asientan). Por un lado, aquel donde históricamente se asentaron fábricas e industrias más tradicionales (curtidos, harinas, electricidad), así como construcciones anexas y complementarias (norias, molinos y aceñas); es el sector central, entre el Puente Romano y el Puente Enrique Estevan (o “Puente Nuevo” como se le denominó inicialmente) y entre el borde de la muralla y El Arrabal que se desarrolló al otro lado del Tormes.

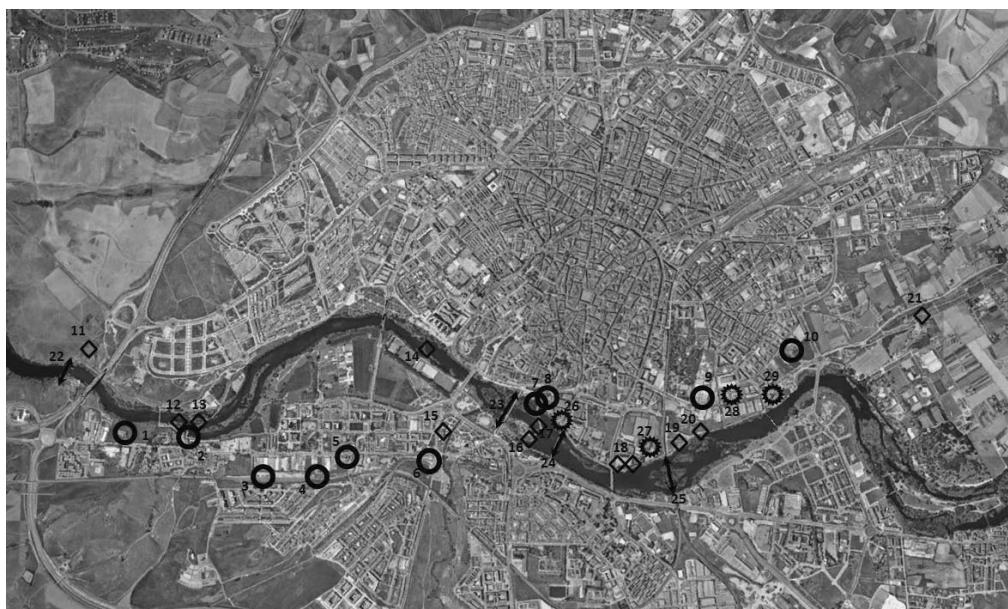


Figura 4. Localización de bienes y elementos patrimoniales industriales y urbanos en Salamanca en torno al río Tormes (elaboración propia tomando como base Google Earth).

Al oeste de este sector (y al oeste de la propia ciudad de Salamanca) se extiende una segunda zona que tuvo como ejes de atracción (paralelos los tres) al río Tormes por el norte, la carretera hacia La Fregeneda y Portugal (antigua N-620) en el centro e interior y más al sur por la vía férrea que va hacia Portugal, mientras que por el este se encuentra delimitado por la carretera de Salamanca hacia Vecinos y la Sierra (CL-512) y por el oeste por el contacto con la circunvalación oeste de Salamanca (A-62). En torno a ella se articulan los Barrios de Buenos Aires (el ubicado más a las afueras de la ciudad, más al oeste), Tejares (alargado y el de mayor extensión) y Chamberí-Alambres. Industrias muy variadas, talleres y almacenes, junto con todo lo que mueve y atrae la actividad en torno a una estación ferroviaria (estación de

Tejares), han sido sus ocupaciones principales. Finalmente, hacia el este-sureste de la Salamanca extramuros, desde el puente de Enrique Estevan y el borde suroriental de la ronda interior de la ciudad hacia La Aldehuela de los Guzmanes y la parte baja del Barrio de La Prosperidad, se sitúa una tercera zona de prioritaria localización industrial cuyo trazado está muy pegado al río Tormes.

Todos los bienes y elementos que conforman el patrimonio industrial heredado que se localiza en esta Salamanca meridional están integrados, además, en un tejido urbano que, aunque muy dispar y algo abigarrado e informal y con carencias en algunos puntos, reúne asimismo muy diversos ejemplos de patrimonio arquitectónico o construido que conviven con estas muestras de patrimonio industrial; hasta nueve de ellos figuran en el catálogo del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Salamanca, mientras que otros, sin estar recogidos en el mismo, presentan un valor destacado y de hecho algunos de ellos han sido rehabilitados y adaptados para acoger nuevos usos sociales y culturales. Es el caso de la antigua Casa de Verano del Obispo, perteneciente al Obispado de Salamanca y que actualmente es la Casa de acogida “Samuel” (de Cáritas diocesana de Salamanca); de la casa particular rehabilitada y hoy sede de la Casa de la Juventud del Barrio de Tejares; de otra en similares condiciones y hoy sede del Centro de Mayores de Tejares; del Palacio de los Marqueses de Castellanos (siglo XVIII), que hoy alberga el Centro Superior de Educación Vial; o del antiguo Ayuntamiento de Tejares y hoy Centro Municipal Integrado, que incorpora en su fachada un balcón central y rejería en ventanales.

He aquí un reflejo de la segunda de las reflexiones con las que se iniciaban estas páginas, la de la estrecha vinculación entre lo urbano y lo industrial (y la dificultad de establecer nítidamente, en ocasiones, una delimitación física entre ambos). Una excepción notable que a este respecto ha de mencionarse, pues si bien no se ubica físicamente en los barrios transtormesinos citados sin embargo sí están en el límite norte de todo este borde sur de la ciudad, es la del conjunto de casas adosadas al trazado de la muralla que se alinean a lo largo de la Ribera de Curtidores, recogidas todas ellas también en el catálogo del PGOU.

3. TIPOLOGÍA, CLASIFICACIÓN Y BREVE CARACTERIZACIÓN DE LOS BIENES Y ELEMENTOS DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL DE LA SALAMANCA MERIDIONAL

Junto a la observación directa del trabajo de campo, tres documentos básicos son las fuentes más importantes, ligadas al planeamiento urbanístico, en las que se fundamenta parte de esta contribución y, más particularmente, el desarrollo del presente apartado: el Plan Especial de Protección del Río Tormes y Arroyo del Zurguén (presentado en febrero del año 2009, aprobado definitivamente en noviembre de 2010, pero anulado luego por el Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León en febrero de 2014); el PGOU del municipio de Salamanca, revisión-Adaptación de 2004 (Texto refundido), con aprobación definitiva en enero del año

2007; y el Inventario del Patrimonio Histórico Industrial de Salamanca ya señalado. Por otra parte, es de destacar también que la investigación, el interés y atracción por el conocimiento y la recuperación de antiguas industrias y comercios de Salamanca, o de algunos de sus barrios en particular, así como el análisis detallado de algunos de estos bienes o elementos, han dado lugar a publicaciones de muy distinto carácter que constituyen también fuentes de referencia (Castrillo y De Castro, 1998; Díez Elcuaz, 1999; Núñez Izquierdo, 2017; Sánchez y Borrego, 1989). La de Núñez Izquierdo (2017) se centra específicamente en la arquitectura industrial de la ciudad. Y ello sin olvidar el apoyo e importante papel que ejerce también, en este sentido, el trabajo y la actividad que desarrollan el Museo del Comercio y de la Industria de Salamanca desde el año 2006 en que se abrió al público, promovido por el Ayuntamiento de Salamanca y la Cámara de Comercio de Salamanca. En sus publicaciones de difusión y sus exposiciones se encuentra información muy abundante y útil para conocer la evolución de esas dos actividades para las que se creó.

Los recursos patrimoniales identificados (vid. Tabla 1 y Fig. 4) pueden ordenarse en cuatro categorías: a) aquellos que forman parte del patrimonio propiamente industrial y/o de usos o actividades ligadas a la industria o complementarias de la misma; b) bienes y elementos preindustriales localizados en las riberas o cauce del río Tormes y asociados a usos ya pasados, pero que dieron lugar también al funcionamiento de algunas industrias surgidas en este entorno; c) infraestructuras singulares y precisas; d) a estas tres categorías anteriores, y en virtud de esa vinculación tan estrecha que antes se indicó que existe entre lo urbano y lo industrial, se puede añadir una cuarta que reúne otros bienes y elementos arquitectónicos, de patrimonio urbano y de naturaleza diversa que pueden entenderse como de contexto del tejido urbano e industrial que jalona este corredor periurbano del río Tormes en ambas márgenes. Trabajos como los de Díez Elcuaz (1999 y 2003), García Catalán (2016) y Núñez Izquierdo (2017) constituyen muy buenas referencias para el conocimiento de parte de todos estos recursos patrimoniales. En algunos de estos barrios al sur del Tormes y de la capital salmantina, la presencia de la industria y de sus construcciones imprimió una cierta imagen identificativa de los mismos; la periférica localización de las actividades ligadas a la industria ya desde principios del siglo XX fue uno de los rasgos más distintivos del paisaje urbano de estas áreas: Tejares-Chamberí (el trabajo de Hortelano, 2000 sintetiza muy bien el crecimiento y cambios de este espacio periurbano) es un ejemplo muy representativo.

De estos 29 seleccionados, 18 están catalogados en el PGOU 2004/2007 con diferente nivel de protección. Sólo dos están declarados Bienes de Interés Cultural (BIC), máximo nivel protector: el conocido Puente Romano (no puede eludirse su condición y presencia en este espacio, pese a no ser considerado como patrimonio industrial) y el Puente de Enrique Estevan, que obtuvo tal catalogación de forma más reciente (enero de 2016). Nueve ostentan la catalogación de Integral (definida

en el tomo 1 de las Normas Urbanísticas y Ordenanzas del PGOU de Salamanca como “edificaciones singulares de gran valor histórico y arquitectónico que, por su calidad, antigüedad, escasez o rareza y representatividad de un período significativo deben ser conservadas en todas sus características, tanto exteriores como interiores”); cinco la de Estructural (“edificios de menor identidad que los precedentes, pero cuya importancia arquitectónica y urbana consiste en que integran buena parte del patrimonio doméstico, generalmente residencial, que caracteriza el espacio urbano histórico e ilustra las diversas tipologías y formas arquitectónicas representativas de la historia constructiva de la ciudad”) y dos la de Ambiental, uno Ambiental A (“una categoría preventiva, se refiere a edificios cuya fachada y volumetría deben ser protegidas, en todo caso, y cuyas características interiores no han podido ser determinadas con precisión”) y otro B (“en este grupo se incluyen los edificios que, estando emplazados en una zona caracterizada o próximos a otros de notable interés histórico y arquitectónico, poseen una fachada formalizada o no, con suficiente interés para ser conservada en su totalidad”).

Por obvias razones de extensión, no vamos a proceder a un detallado estudio de todos ellos, si bien sí se hace una aproximación significativa a los más representativos del primero de los cuatro grupos que se distinguen en la tabla, los más propiamente industriales. De los restantes, algunos han sido incluidos recientemente por el Ayuntamiento de Salamanca (por diferentes razones) en los planes y estrategias que la institución ha puesto en marcha para la protección, ordenación y adecuación de las riberas del Tormes y del Zúrguén y otros, como es el caso de los puentes de Enrique Estevan (1903, granito e hierro), en uso para el tráfico rodado, y del Pradillo (1891, con reforma integral en 1931, de factura eiffeliana), cruzado por el ferrocarril, son magníficos ejemplos de la arquitectura del hierro.

Así, fijándonos de modo más preciso en los bienes y elementos asociados al patrimonio más propiamente industrial, ha de señalarse que de los diez que se incluyen en la tabla 1, siete se corresponden con fábricas concretas, dos están relacionados con el patrimonio ferroviario y uno con talleres. De todos ellos, seis están catalogados como edificios de interés en el PGOU de Salamanca (revisión-adaptación del 2004). Los otros cuatro (la antigua Fábrica de la Luz, el conjunto de la estación de ferrocarril de Tejares con su nave asociada, el silo levantado junto a la estación de ferrocarril y la fábrica “Sucesores de Domiciano García”), todos ellos situados en el barrio de Tejares, no lo están, pero se consideran aquí por el significado y valor que alcanzan en el contexto de esta periferia industrial de la ciudad así como por sus particularidades, y también porque en ningún momento se pretende que este trabajo sólo se fije en los bienes o elementos oficialmente catalogados, sino que quiere, asimismo, realzar el valor y la representatividad de otros vinculados a estos usos. Únicamente cuatro continúan ejerciendo su cometido industrial, (están en activo: la Fábrica Mirat SA, los talleres y almacenes de Obras Públicas; la fábrica

Tabla 1. Identificación y clasificación de bienes ligados al patrimonio industrial en los barrios al sur de la ciudad de Salamanca.

BIENES Y ELEMENTOS ASOCIADOS AL PATRIMONIO PROPIAMENTE INDUSTRIAL (y de actividades complementarias al mismo)
1. Chimenea de antigua fábrica alcoholera (“Quilamas”) * (Integral)
2. Fábrica de la luz (antigua central hidroeléctrica)
3. Estación de ferrocarril de Tejares y edificios/installaciones anexos
4. Silo junto a la estación de ferrocarril de Tejares
5. Fábrica “Sucesores de Domiciano García”
6. Talleres/Cocheras de Obras Públicas * (Ambiental B)
7. Antigua fábrica de electricidad “La Unión salmantina” (hoy Museo de Automoción) * (Ambiental A)
8. Antigua fábrica de harinas “El Sur” (hoy Hotel-Casino del Tormes) * (Integral)
9. Fábrica de Mirat, S.A. * (Estructural)
10. Antigua fábrica de colas * (Integral)
BIENES Y ELEMENTOS PREINDUSTRIALES LOCALIZADOS EN LAS RIBERAS O CAUCE DEL RÍO TORMES Y ASOCIADOS A USOS YA PASADOS
11. Noria de “El Marín”
12. Molino de Tejares * (Estructural)
13. Pesquera de Tejares
14. Pesquera de Huerta Otea
15. Noria del Zurguén (en el Parque Miguel Delibes)
16. Aceña del Arrabal * (Integral)
17. Pesquera del Tormes * (Integral)
18. Norias junto al río Tormes * (Integral)
19. Noria de Los Jerónimos * (Integral)
20. Aceña de San Jerónimo * (Integral)
21. Noria en el Parque “El Baldío”
INFRAESTRUCTURAS
22. Resto de pilares y estribos del antiguo Puente de La Salud
23. Puente Romano * (BIC)
24. Puente Enrique Estevan * (BIC)
25. Puente del Pradillo * (Integral)
OTROS
26. Gasolinera en Avda. Reyes de España (Manuel Lorenzo e hijos) * (Estructural)
27. Granja-escuela Santa María de la Vega * (Estructural)
28. Antigua cárcel (hoy Domus Artium 2) * (Estructural)
29. Depuradora de agua (en la Avda. de la Aldehuela)

(Fuente: elaboración propia y Catálogo del PGOU de Salamanca). La numeración se corresponde con la de la figura 4 y el asterisco indica que está incluido en el catálogo de edificios de interés del PGOU de Salamanca 2004; se señala entre paréntesis el nivel de protección con que está catalogado).

“Sucesores de Domiciano García” SA, dedicada a la fabricación de embutidos y de productos cárnicos, edificio de mediados del siglo XX, pero que sucede al anterior y más elemental que todavía está en pie a pocos metros de éste), y cuya inclusión aquí responde a su significado arquitectónico especial, donde domina el ladrillo en su construcción dentro de un conjunto racional de volúmenes sencillos pero representativos (Fig. 5).

La Estación de Tejares (Fig. 6), por su parte, aún desempeña algunas funciones, exclusivamente de transporte y estacionamiento de mercancías, si bien no tiene ya el movimiento de épocas anteriores. Es de 1954 y sustituyó a la anterior (de 1884), ubicada pocos metros antes de vadear el río Tormes por el ya desaparecido Puente de la Salud (del que aún hoy pueden verse las bases de los dos pilares sobre el río Tormes y en ambas orillas los estribos de apoyo), más al W-NW de la ciudad (actual sector urbano de El Marín), siguiendo el antiguo trazado del ferrocarril que discurría por la actual avenida de Portugal (al norte de la ciudad) que luego se desmanteló (Fig. 7). Hoy en día alberga la sede de la Asociación Salmantina de Amigos del Ferrocarril (constituida en 1997), por lo que puede considerarse que, en buena medida, este ejemplo de patrimonio industrial-ferroviario da continuidad, con este nuevo uso, a la función que le fue propia. Muy pocos metros hacia el este de la Estación sigue en pie un espectacular silo, testigo ya silenciado de las funciones de almacenamiento agrícola tan extendidas en muchas estaciones.



Fig. 5. Fábrica Sucesores de Domiciano García



Fig. 6. Estación de ferrocarril de Tejares

De la antigua Alcoholera “Quilamas” (Fig. 8), situada en el extremo occidental del barrio de Tejares y frente al barrio de Buenos Aires, hoy ya muy abandonada y con riesgo de derrumbe, sometida a procesos irregulares e informales de uso y ocupación, está catalogada su chimenea y elementos inmediatos como “chimenea industrial”, de sección poligonal y construida en ladrillo. Continuando hacia el este de esta fábrica, se localiza el antiguo molino de Tejares, de principios del siglo XX, de sillería y mampostería de piedra sobre el que en su momento se levantó una pequeña

harinera ya desaparecida y que hoy soporta un bloque de viviendas, manteniéndose las estructuras abovedadas y parte del engranaje y maquinaria. Junto a él y junto a la pesquera de Tejares construida sobre el Tormes, se ubica la antigua Fábrica de la Luz (Fig. 9), edificio dedicado a la producción de electricidad y hoy abandonado, sobre el que gravita parte de la estrategia municipal de recualificación y adecuación social de los barrios transtomesinos y recuperación ambiental, así como del patrimonio industrial.



Fig. 7. Antiguo Puente de la Salud (izqda., foto de Venancio Gombau) y restos actuales: pilares y estribos (Google Earth)



Fig. 8. Antigua alcoholera “Quilamas”

Fig. 9. Antigua Fábrica de la Luz (Tejares)

En el contacto entre Tejares-Chamberí y El Arrabal (situado ya éste frente al Puente Romano), separados por la carretera de Salamanca hacia Aldeatejada y Vecinos, se sitúan los Talleres y Cocheras de Obras Públicas (Fig. 10), construidas en 1960, dependientes de Fomento y actualmente en uso, cuya fachada es un ejemplo representativo de la arquitectura industrial del momento donde se mezclan granito y ladrillo. En la fachada se marcan portones propios de estas construcciones; frontones triangulares rematando las partes superiores y rotulación propia son elementos externos que realzan el porte. A muy pocos metros, en el Parque Miguel Delibes, se encuentra la Noria del Zurguén, junto al arroyo homónimo.



Fig. 10. Talleres-Cocheras de Obras Públicas (Carretera de La Fregeneda)

Los cuatro ejemplos restantes representativos del patrimonio propiamente industrial de esta zona sur de la capital se sitúan frente a las murallas (antiguas fábricas de electricidad “La Unión salmantina” (Fig. 11), hoy Museo de Historia de la Automoción inaugurado como tal en el año 2002, y de harinas “El Sur”, hoy Hotel-Casino del Tormes –Fig. 12–) y en la zona este-sureste (Fábrica de Abonos y fertilizantes Mirat, S.A., en la Avenida de La Aldehuela y frente al polígono El Tormes, y antigua Fábrica de Colas, en la parte baja del barrio de Prosperidad próximo ya al río); los cuatro en la margen derecha del Tormes. Los dos primeros (Fig. 13) están ubicados entre los dos puentes calificados como BIC (Romano y Enrique Estevan) y a ellos se asocian, además, otros bienes preindustriales ligados a usos ya pasados (Pesquera del Tormes y Aceña del Arrabal; esta última –como la Pesquera– es una construcción bajomedieval destacada y singular sobre el río, con una destacada forma de proa, exteriormente bien conservada) (Fig. 14).

Los dos son, por otro lado, ejemplo de buenas prácticas de recuperación y reutilización del patrimonio industrial. El actual Museo de la Automoción fue primero una tenería para curtido de pieles, antes de su posterior función de producción de electricidad, y su arquitectura es significativa de este tipo de instalaciones fabriles, con dos grandes naves rectangulares y alargadas a las que se les ha añadido un edificio posterior con una estética nueva y sugerente. La vieja Fábrica de harinas “El Sur”, hoy Hotel-Casino del Tormes, se situaba sobre la antigua Aceña del Muradal, se construyó con sillería de piedra y ladrillo de tejar y se asienta sobre estructuras metálicas que sirven de plataforma, albergando en su interior maquinaria de molienda que se conserva.



Fig. 11. Antigua fábrica de electricidad La Unión Salmantina, hoy Museo de Automoción. En la imagen izquierda, vista frontal de las dos naves que tenía la fábrica; en la de la derecha, edificio de sugerente diseño añadido en la parte posterior



Fig. 12. Antigua fábrica de harinas El Sur, hoy Hotel-Casino del Tormes. Imagen izquierda, fachada a la calle La Pesca (entrada al Casino); derecha, fachada lateral al río y sobre estructuras metálicas que conserva la estructura original

La Fábrica Mirat, S.A. (Fig. 15a, b y c) ofrece una doble valoración. Es un complejo industrial de varios edificios que alcanza una extensión notable, situado en la periferia sureste de la ronda interior que circunvala la “almendra” salmantina, junto al extenso Parque de los Jesuitas y la vía del ferrocarril, a ambos lados de la avenida de La Aldehuela y dominando a modo de cornisa sobreelevada la vega del río Tormes (cuyas márgenes fueron recuperadas mediante la adecuación de las mismas como carril bici y paseo peatonal). Es un magnífico ejemplo de patrimonio industrial decimonónico, el que más claramente se conserva y puede identificarse en la ciudad, si bien el estado de conservación de algunos de sus edificios presenta un notable deterioro. Integra dentro de su estructura restos del antiguo convento de Nuestra Señora de la Victoria o de los Jerónimos (principios del siglo XVI, de Juan de Álava), adquirido por el industrial D. Juan Casimiro Mirat en 1874, con trazas y elementos significativos, que es precisamente el inmueble catalogado en el PGOU



Fig. 13. Foto de época de la Fábrica de electricidad La Unión Salmantina (centro-izquierda de la foto, con el frontal de las dos naves alargadas y la chimenea en el medio) y la Fábrica de harinas El Sur, a la derecha, con la otra chimenea, en fotografía de Venancio Gombau (Fuente:<http://salamancaenelayer.blogspot.com.es/2013/05/alumbrado.html>)



Fig. 14. Aceña del Arrabal



Fig. 15a. Fábrica de Mirat. Fachada de edificios junto al Parque de los Jesuitas



Fig. 15b. Fábrica de Mirat. Naves más antiguas



Fig. 15c. Fábrica de Mirat. Fachada y naves sobre el paseo fluvial que sigue el Tormes junto a la Avenida de La Aldehuela

actual con grado de protección estructural (en el PGOU de 1984 estaba calificado como ambiental tipo C). De los restantes edificios, que adoptan una arquitectura y estructura fabriles apropiada de la época en que fue construida, destacan algunos en especial (el edificio de oficinas, por ejemplo, añadido en la década de 1940, o los edificios principales que de forma simétrica se disponen frente a estas oficinas y al otro lado de la avenida).

Muy próximas a la fábrica, ya junto al río y a su paseo fluvial, se sitúan los huecos en que se ubicaban varias norias y, además, otra noria con la estructura cilíndrica levantada y construida en ladrillo (la de San Jerónimo) (Fig. 16), integradas en el recorrido peatonal, jalonando el paseo. Y de igual manera, aunque muy derruido, se conserva parte del molino o aceña de San Jerónimo. Por su parte, en la parte baja del barrio de Prosperidad, muy próxima ya al río y a la avenida de La Aldehuella, situada en el tramo final o inferior del camino de las Aguas, permanece en pie la que fuera antigua Fábrica de Colas (Fig. 17), obra de Santiago Madrigal, construida en 1918 con ladrillo de tejar y sencilla estructura y modesto tamaño: chimenea y dos naves con cubierta a dos aguas, y en cuya ubicación estuvo, años antes, el primitivo cuarto de máquinas que proyectase el arquitecto José Secall en 1869 para elevar las aguas del Tormes hasta los depósitos de San Mamés (posteriormente depósito de aguas de Campoamor, actual sede del Museo del Comercio y la Industria de Salamanca).



Fig. 16. Noria de los Jerónimos (Paseo fluvial) Fig. 17 Antigua fábrica de colas (Barrio de la Prosperidad, próxima al río)



4. CONCLUYENDO: ¿QUÉ HACER CON ESTOS BIENES Y RECURSOS PATRIMONIALES? PROPUESTAS E INSTRUMENTOS DE GESTIÓN

Si bien no centrados específicamente en todos estos recursos y bienes sucintamente analizados, dos han sido sin embargo los instrumentos en que han encontrado y tienen cabida para su tratamiento y gestión, aunque en realidad uno es consecuencia del otro: el Plan Especial de Protección del Río Tormes y Arroyo del Zurguén y la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (EDUSI) 2017-2022 Tormes+.

Ambos tienen como referencia de aplicación los entornos o márgenes del curso del río Tormes en su discurrir por los bordes de la ciudad de Salamanca (con inclusión de sus sectores y barrios colindantes), más ambicioso en extensión el primero y algo más restrictiva la segunda, pues ésta se circunscribe a un ámbito espacial que coincide con el sector occidental de concentración de bienes y elementos de patrimonio industrial que se ha indicado en este trabajo (Fig. 18). A ello ha de añadirse la circunstancia paradójica de que el Inventario del Patrimonio Industrial de la provincia de Salamanca, que al igual que muchas otras provincias de Castilla y León está elaborado, no está sin embargo disponible para su consulta, si bien no cabe duda de que constituye el punto de partida para que, institucionalmente, puedan impulsarse actuaciones orientadas al tratamiento y gestión adecuados del mismo.



Fig. 18. Ámbito de actuación y área de intervención de la Estrategia Tormes+

El Plan Especial del Tormes se aprobó en 2010 y, tal como se recoge en su Memoria, su objeto era “preservar el medio ambiente, el patrimonio cultural, el paisaje u otros valores socialmente reconocidos” (p. 7). Daba respuesta a la delimitación de una superficie de 593,18 ha asociadas al río Tormes y arroyo del Zurguén establecida en el PGOU 2004 de Salamanca para desarrollar un Plan Especial de Protección de sus riberas, al objeto de crear un gran parque continuo de características urbanas y rústicas a lo largo de las orillas de ambos cursos de agua. Todo ello se especificaba en unos objetivos sectoriales entre los que se precisaba el de completar la protección del patrimonio cultural prevista en el PGOU. Es aquí donde se plantean ya, pues, acciones y propuestas en relación con los bienes antes analizados. Precisamente la mejora del patrimonio cultural era uno de los cuatro bloques de actuaciones

estructurantes y sectoriales en que se concretaba el Plan, traducidas en sugerencias concretas localizadas en los distintos tramos en que se dividía el ámbito geográfico de aplicación. Además, preveía una operación de cesión de terrenos de la Fábrica de Mirat, en la Avenida de La Aldehuela-Polígono del Tormes, para trasladar de allí la fábrica y reordenar urbanísticamente la zona.

El Plan procedió al reconocimiento y catalogación de muchos de los bienes y elementos del patrimonio industrial (y de otra naturaleza) que antes hemos identificado (12 de los 29 incluidos en la Tabla 1), dándoseles así reconocimiento para su gestión y especificando sus normas de protección. Este Plan, sin embargo, fue anulado en febrero de 2014 por el Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León, lo que no impidió que el Ayuntamiento continuase madurando cómo retomar esta propuesta.

Con tal idea y algunas reformulaciones, el gobierno municipal recuperó propuestas y actuaciones del Plan Especial (se rescata la idea esencial del mismo), que fue nuevamente presentado (tras su aprobación en Pleno municipal en abril de 2015) pero, en esta ocasión, con el formato de Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado (EDUSI) Tormes+ 2016-2022, en el marco eurocomunitario de la convocatoria de Programas Operativos de Crecimiento Sostenible (POCS), siendo aprobado en esta instancia a finales del año 2016 y concediéndosele financiación para su ejecución (algo superior a los 9 millones de euros procedentes de fondos europeos), la cual se ha iniciado ya.

La Estrategia propone el desarrollo de una actuación integrada que tiene al Río Tormes –en su tramo final a su paso por la ciudad de Salamanca–, a la Zona Agrícola de Salas Bajas (calificada como de Parques y Zonas Verdes en el PGOU de Salamanca) y a los Barrios transtormesinos de Buenos Aires, Tejares, Chamberí, Alambres-San Buenaventura y Arrabal como actores principales. Su objetivo principal es la puesta en valor, como recurso activo para el desarrollo urbano sostenible, del Río Tormes, sus Riberas y la Zona Agrícola de Salas Bajas para el conjunto de la ciudad de Salamanca buscando al mismo tiempo mejorar las condiciones socioeconómicas y la calidad urbana de los Barrios señalados. Contempla el espacio fluvial como instrumento de desarrollo y articulación espacial, superando su funcionalidad histórica como espacio “trasero”, de separación entre el centro urbano y la periferia transtormesina marginal en términos económicos y sociales (espacios industriales obsoletos, línea ferroviaria, barrios de acogida de colectivos marginales e inmigrantes, segregación espacial y social, etc.): un espacio de oportunidades, como se afirma en su Memoria.

Dentro del proceso de participación social e institucional a partir del que se terminó de elaborar el documento de esta Estrategia, dos fueron las iniciativas, finalmente recogidas, que inciden directamente en la gestión y tratamiento del patrimonio industrial de toda esta zona: la potenciación del Centro de Interpretación del Tormes en la antigua Factoría de la Luz en Tejares y la puesta en valor y

propuesta de conservación del Patrimonio Industrial existente en Tejares. De forma más articulada, el patrimonio industrial al que se ha hecho referencia en este texto se encuentra incardinado dentro del objetivo temático 6 de la EDUSI (conservar y proteger el medio ambiente y promover la eficiencia de los recursos) y del objetivo específico que, dentro de este temático indicado, quiere promover la protección, fomento y desarrollo del patrimonio cultural (en el que se acomodarían los bienes y elementos del patrimonio industrial) y natural. Ambos objetivos se desglosan en diversas líneas de actuación. La ubicación de un Centro de Interpretación del río Tormes en la antigua Fábrica de la Luz (considerado como “Nodo” de actuaciones en pro de la recuperación del patrimonio cultural a través de la rehabilitación y reutilización de este recurso patrimonial industrial) es, quizás, la propuesta más precisa directamente relacionada con los elementos del patrimonio industrial transtormesino que no han experimentado proceso alguno de recuperación y reutilización.

Nada más se dice de los otros elementos, excepto la integración de algunos de ellos (norias, pesqueras y aceñas) en las rutas señalizadas y acciones propuestas que encaminen, como destino final, a la visita del Centro de Interpretación, cuyos contenidos habrán de perfilarse. Está, pues, por ver cómo a corto y medio plazo este instrumento puede promover la recuperación e integración del patrimonio industrial transtormesino. Constituye, eso sí, un reto en la gestión del mismo.

Así pues, puede concluirse que el conjunto de bienes y elementos ligados a las herencias de una actividad y una dinámica industriales pasadas, localizados en el sur de la ciudad de Salamanca (parte de la Salamanca transtormesina), tan solo han sido atendidos y gestionados de forma inconexa y parcialmente. El balance es desigual, pues es cierto que no ha existido un planteamiento conjunto, coordinado y coherente en que se formulasen propuestas que integrasen a todos, el patrimonio industrial no ha sido un eje prioritario de atención en la gestión urbana. De los señalados en este trabajo, muy pocos mantienen el uso para el que fueron construidos (Estación de ferrocarriles de Tejares y Silo junto a ella; Talleres/Cocheras de Obras Públicas, Fábrica de Mirat y los puentes); otros fueron rehabilitados y albergan nuevas ocupaciones (actual Casino del Tormes, actual Museo de la Automoción, actual edificio Domus Artium 2); y varios están en estado ruinoso y de marcado deterioro, si bien alguno de estos quiere ser recuperado (caso de la antigua Fábrica de la Luz, en el barrio de Tejares). Sólo en los últimos años, primero con el Plan especial del Tormes (2010) y luego con la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado (EDUSI) Tormes+ 2017-2022, a la que ha seguido el lanzamiento en el mes de noviembre del denominado Plan Especial de Protección de Infraestructura Verde de Salamanca, la atención y sensibilización hacia este tipo de patrimonio ha merecido cierta atención, aunque solo aplicable a parte de los bienes de los que aquí se ha dado cuenta. A medio plazo, la puesta en marcha de estas iniciativas puede representar una opción, aunque con sus limitaciones.

BIBLIOGRAFÍA

- Alba Dorado, María Isabel (2010a): “Nuevas miradas sobre nuevos paisajes. Un acercamiento al paisaje industrial en su consideración como paisaje cultural”; en Cornejo Nieto, C. Morán Sáez, J. y Prada Trigo, J.: *Ciudad, Territorio y Paisaje: reflexiones para un debate multidisciplinar*; pp. 333-353.
- Alba Dorado, María Isabel (2010b): “Paisajes de la memoria. Hacia una definición del paisaje industrial como paisaje cultural”; en *Patrimonio Industrial y Paisaje*, Gijón, TICCIH-España y Ed. CICEES, pp. 447-453.
- Alba Dorado, María Isabel (2014): “Nuevos enfoques metodológicos en el estudio del paisaje industrial”; en *II Jornadas Andaluzas de Patrimonio Industrial y de la Obra Pública*. Fundación Patrimonio Industrial de Andalucía.
- Alba Dorado, María Isabel (2016): “Nuevos modos de intervención en viejos paisajes industriales”; en *I Congreso Internacional de Patrimonio Industrial y la Obra Pública. Nuevas estrategias en la gestión del Patrimonio Industrial*, Sevilla, Fundación Patrimonio Industrial de Andalucía, pp. 470-477.
- Alonso Ibáñez, Mª.R. (2002): “Aspectos normativos del patrimonio industrial”; en AA.VV.: *Patrimonio industrial: lugares de la memoria*; Gijón; INCUNA (Industria, Cultura, Naturaleza. Asociación de Defensa del Patrimonio); pp. 109-127.
- Alonso Santos, José Luis; Aparicio Amador, Luis Javier; Bustos Gisbert, María Luisa y Sánchez Hernández, José Luis (1991), “El espacio industrial en Salamanca: situación y tendencias actuales”, en Méndez, Ricardo -coord.-, *Reestructuración industrial en los espacios urbanos*, Madrid, Grupo de Geografía Industrial (Documentos de Trabajo)-Asociación de Geógrafos Españoles, pp. 151-170.
- Álvarez Areces, Miguel Ángel (2003): *Estructuras y paisajes industriales. Proyectos socioculturales y turismo industrial*; Ed. Centro de Iniciativas Culturales y Estudios Económicos y Sociales (CICEES); Gijón; 268 pp.
- Álvarez Areces, Miguel Ángel (2008): “Patrimonio industrial. Un futuro para el pasado desde la visión europea”; en *Apuntes: Revista de estudios sobre patrimonio cultural - Journal of Cultural Heritage Studies*, vol. 21, nº 1, pp. 6-25, disponible en <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2799355>.

Álvarez Areces, Miguel Angel (2009): “Patrimonio, cultura y paisaje; recursos para una economía sostenible; en *Ambient@*, nº 88 pp. 9-19, disponible en <http://www.revistaambienta.es/WebAmbienta/marm/Dinamicas/secciones/articulos/Alvarez.htm>

Álvarez Areces, Miguel Angel (2010): “Patrimonio industrial, paisaje y desarrollo territorial”; *ÁREAS. Revista Internacional de Ciencias Sociales*, nº 29; pp. 21-29, disponible en <http://revistas.um.es/areas/article/view/115481/109521>.

Álvarez Areces, Miguel Angel (2017): *Pensar y actuar sobre el patrimonio industrial en el territorio*, Gijón, Ed. Centro de Iniciativas Culturales y Estudios Económicos y Sociales (CICEES), 664 pp.

Ayuntamiento de Salamanca, *Plan Especial de Reforma Interior “Laboratorios Coca”- Chamberí. Acciones 52 y 53 del Plan General de Ordenación Urbana (Diciembre 1990)*, consultado en las oficinas del Patronato de Vivienda y Urbanismo (PVU)

Ayuntamiento de Salamanca, *Plan Especial de Protección del Río Tormes y Arroyo del Zurguén*, disponible en http://urbanismo.aytosalamanca.es/es/archivourbanistico/anuncio_0057.

Ayuntamiento de Salamanca, *Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Salamanca. Revisión-Adaptación 2004 (Texto refundido)(Aprobación definitiva: enero 2007)*, disponible en <http://www.urbanismo.aytosalamanca.es/es/visor/index.html>

Ayuntamiento de Salamanca, *Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (EDUSI) 2017-2022 Tormes+*, disponible en <http://www.mastormessalamanca.es/es/index.html>

Ballester, Jose María (1997): “El patrimonio industrial y técnico, memoria de Europa. Políticas y prácticas del Consejo de Europa”; *OP*, nº 41; pp. 4-9.

Benito del Pozo, Paz (1998), “Patrimonio industrial y estrategias de desarrollo”, *Ciudades*, nº 4, pp. 171-178.

Benito del Pozo, Paz (2002), “Patrimonio industrial y cultura del territorio”, *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 34, pp. 213-227.

Benito del Pozo, Paz -dir.- (2008), *Territorio y patrimonio industrial en Castilla y León*, León, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de León, 166 pp.

Benito del Pozo, Paz (2009), “Herramientas para intervenir en el patrimonio: el Inventario de patrimonio industrial de Castilla y León”, *Polígonos. Revista de Geografía*, nº 19, pp. 181-191.

Benito del Pozo, Paz (2012), “Territorio, paisaje y herencia industrial: debates y acciones en el contexto europeo”, *Documents d’anàlisi geogràfica*, Vol. 58, nº 3, pp. 443-457.

Benito del Pozo, Paz; Calderón Calderón, Basilio y Pascual Ruiz-Valdepeñas, Henar (2009), “Recuperar y rehabilitar el patrimonio industrial urbano. Entre el desamparo institucional y la voracidad urbanística”; *Ciudades*, nº 12; pp. 197-219.

Benito del Pozo, Paz; Calderón Calderón, Basilio y Pascual Ruiz-Valdepeñas, Henar (2016), “La gestión territorial del patrimonio histórico industrial en Castilla y León (España): fábricas y paisajes”; *Investigaciones Geográficas. Boletín del Instituto de Geografía*, nº 90, pp. 136-154.

Biel Ibáñez, María Pilar, & Cueto Alonso, Gerardo. (2009). *100 elementos del patrimonio industrial en España*, Madrid, TICCIH España, Instituto del Patrimonio Cultural de España ((IPCE) y Ed. CICEES.

Cabo Alonso, Ángel (1981), *Salamanca: personalidad geográfica de una ciudad*, Universidad de Salamanca.

Cañizares Ruiz, Carmen (2005): *Territorio y patrimonio minero-industrial en Castilla-La Mancha*. Cuenca, Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, Cuenca, 155 pp.

Cañizares Ruiz, M.C. (2010): “El patrimonio industrial. Un recurso del territorio y un componente del paisaje”. En *Patrimonio Industrial y Paisaje*, Gijón, TICCIH-España y CICEES, pp. 497-503.

Cañizares Ruiz, Carmen (2011): “El territorio como protagonista en el análisis geográfico del patrimonio industrial” en *I Congreso Internacional de Investigación sobre el Paisaje Industrial* (VV.AA). Sevilla, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad de Sevilla, 1-7.

Cañizares Ruiz, Carmen; Pascual Ruiz-Valdepeñas, Henar y Benito del Pozo, Paz (2016), “Buenas prácticas en la reutilización del patrimonio industrial como recurso para el desarrollo en España”, en García Marín, Ramón; Alonso Sarria, Francisco; Belmonte Serrato, Francisco y Moreno Muñoz Daniel -coords.-, *XV Coloquio*

- Ibérico de Geografía: Retos y tendencias de la Geografía Ibérica.* Actas, Murcia, Asociación de Geógrafos Españoles (AGE), pp. 443-451.
- Capel Sáez, Horacio (2014): *El patrimonio: la construcción del pasado y del futuro*, Barcelona, Ediciones del Serbal, 183 pp.
- Castrillo, Carmen y De Castro, María Auxiliadora (1998), *Memoria del Arrabal. Una encrucijada a la vera del río*, Salamanca, Asociación de Vecinos del Arrabal del Puente.
- Claver Gil, Juan y Sebastián Pérez, Miguel Angel (2016): *Aproximación y propuesta de análisis del patrimonio industrial inmueble español*, Madrid, UNED, 309 pp.
- Cueto Alonso, Gerardo (2010): “El patrimonio industrial como motor de desarrollo económico”; en *Patrimonio Cultural de España*, 3, pp. 159-173.
- Díez Elcuaz, José Ignacio (1999), “Los puentes de Salamanca”, en *Salamanca. Revista de Estudios*, 42, pp. 121-144.
- Díez Elcuaz, José Ignacio (2003), *Arquitectura y Urbanismo en Salamanca (1890-1939)*, Salamanca, Colegio Oficial de Arquitectos de León-Delegación Salamanca.
- Díez Elcuaz, José Ignacio (2013), “El puente de Enrique Estevan y el fin de la arquitectura del hierro”, en García Figuerola, Miguel -coord.-, *Historia del comercio y la industria de Salamanca y Provincia (Actas de las IV Jornadas celebradas en el Museo del Comercio)*, Salamanca, Museo del Comercio y la Industria de Salamanca, pp. 9-34, disponible en http://museodelcomercio.es/publi_ver.asp?tipo=2&id=41 [consulta: 14-09-2017].
- Fernández-Baca Casares, Román (2007): “Reflexiones sobre el patrimonio industrial”; en *Bienes culturales: revista del Instituto del Patrimonio Histórico Español*, 7; pp. 53-57, disponible en <http://www.mecd.gob.es/cultura-mecd/dms/mecd/cultura-mecd/areas-cultura/patrimonio/mc/bienesculturales/n-7/capitulos/10-Reflexiones.pdf>.
- García Catalán, Enrique (2016), *Una ciudad histórica frente a los retos del urbanismo moderno: Salamanca en el siglo XIX*, Salamanca, Ediciones Universidad de Salamanca.

García-Figuerola Paniagua, Miguel Ángel (2011): “Mirat S.A.160 años de publicidad fabril. Una exposición temporal en el Museo del Comercio y la Industria de Salamanca”; en *Llámpara: patrimonio industrial*, 4, pp. 80-83, disponible en: <http://museodelcomercio.es/PDF/divulgacion/llampara4.pdf>.

González-Varas, Ignacio (2015): *Patrimonio cultural. Concepto, debates y problemas*; Madrid, Cátedra, 246 pp.

Hernando Álvarez, Clara (2013): “Patrimonio preindustrial e industrial hidráulico: memoria y olvido en las orillas del Tormes”; en *Revista Arkeogazte*, nº 3, pp. 271-288.

Hortelano Minguez, Luis Alfonso (2000), “Cambios territoriales y retos de futuro de la ciudad de Salamanca al sur del río Tormes”, en *Salamanca. Revista de Estudios*, 44, pp. 67-81.

Junta de Castilla y León (2005): *Plan Pahis 2004-2012 del Patrimonio Histórico de Castilla y León*. Valladolid, Consejería de Cultura y Turismo, Dirección General de Patrimonio y Bienes Culturales, 166 pp, disponible en [https://patrimoniocultural.jcyl.es/web/jcyl/PatrimonioCultural/es/Plantilla100/1284184946800/ / / .](https://patrimoniocultural.jcyl.es/web/jcyl/PatrimonioCultural/es/Plantilla100/1284184946800/)

Junta de Castilla y León (2015): *Plan Pahis 2020 del Patrimonio Cultural de Castilla y León. Gestión integral, sostenible y participativa del patrimonio cultural*. Valladolid, Consejería de Cultura y Turismo, Dirección General de Patrimonio y Bienes Culturales, 145 pp.

Layuno Rosas, Angeles: (2013): “Paisajes urbanos de la industria. Apropiación estética y conservación patrimonial”; en *Arte y Ciudad. Revista de Investigación*, 3 (I) Extraordinario, pp. 641-678.

Linarejos Cruz, María et al. (2002): “El Plan Nacional de Patrimonio Industrial”; en AA.VV.: *Patrimonio industrial: lugares de la memoria; INCUNA (Industria, Cultura, Naturaleza. Asociación de Defensa del Patrimonio)*; Gijón; pp. 43-51.

Linarejos Cruz, María (2007a): “Plan Nacional de Patrimonio Industrial: apuntes históricos y conceptuales”; en: *Bienes culturales: revista del Instituto del Patrimonio Histórico Español*, 7; pp. 31-41.

Linarejos Cruz, María y Español Echániz, Ignacio Miguel (2007b): “Los paisajes de la industrialización”; en *Bienes culturales: revista del Instituto del Patrimonio Histórico Español*, 7; pp. 119-131.

Linarejos Cruz, María et al. (2002): “Un siglo de actividades industriales configurando paisaje”; en *Ábaco: Revista de Cultura y Ciencias Sociales*; 86, pp. 14-22.

López García, Santiago Manuel. (2012), “La fábrica salmantina de harinas El Sur: la estructura industrial de la ciudad a comienzos del siglo XX”, en García Figuerola, Miguel -coord.-, *Historia del comercio y la industria de Salamanca y Provincia (Actas de las Terceras Jornadas celebradas en el Museo del Comercio)*, Salamanca, Museo del Comercio y la Industria de Salamanca, pp. 131-143, disponible en http://museodelcomercio.es/publi_ver.asp?tipo=2&id=37 [consulta: 14-09-2017].

Miranda Regojo, Fátima (1985), *Desarrollo urbanístico de postguerra en Salamanca*, Salamanca, Colegio Oficial de Arquitectos de León-Delegación Salamanca.

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte (2015): *Plan Nacional de Patrimonio Industrial*, Madrid, 46 pp., disponible en <https://sede.educacion.gob.es/publiventa/plan-nacional-de-patrimonio-industrial/patrimonio-historico-artistico/20708C>.

Núñez Izquierdo, Sara (2017), “Arquitectura industrial en Salamanca en el siglo XX”, en García Figuerola, Miguel (Coord.), *Historia del comercio y la industria de Salamanca y Provincia (Actas de las VI Jornadas celebradas en el Museo del Comercio)*, Salamanca, Museo del Comercio y la Industria de Salamanca, pp. 101-120, disponible en http://museodelcomercio.es/publi_ver.asp?tipo=2&id=53 [consulta: 14-09-2017].

Pardo Abad, Carlos J. (2008a): “Estrategias de ordenación y gestión urbana del patrimonio industrial en España”, en *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, 157, pp. 473-498.

Pardo Abad, Carlos J. (2008b): *Turismo y Patrimonio Industrial: un análisis desde la perspectiva territorial*, Madrid, ed. Síntesis; 230 pp.

Pardo Abad, Carlos J. (2010): “El patrimonio industrial en España: análisis turístico y significado territorial de algunos proyectos de recuperación”, en *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 53, pp. 239-264.

Pardo Abad, Carlos J. (2016): *El patrimonio industrial en España. Paisajes, lugares y elementos singulares*. Madrid, ed. Akal. 286 pp.

Plaza Gutiérrez, Juan Ignacio y Sánchez Hernández, José Luis (2000), “Transformaciones y crecimiento de la ciudad de Salamanca en el decenio finisecular”, en *Salamanca. Revista de Estudios*, 44, pp. 13-37.

Sánchez Mustieles, Diana (2011): “El patrimonio industrial arquitectónico, el gran olvidado del siglo XX”; en *CAH 20thC-International Conference Intervention Approaches for the 20th Century Arquitectural Heritage. Criterios de Intervención en el Patrimonio Arquitectónico del siglo XX*; Madrid, 14-15-16 de Junio de 2011; pp. 1-7, disponible en: <http://es.calameo.com/books/0009029728491d2c82f7c>.

Sánchez Sánchez, Pilar y Borrego Bermejo, Miguel (1989): *Chamberí. Barro, paja y agua*, Salamanca, Asociación de Vecinos Asamblea de Chamberí.

Senabre López, David (2002), *Desarrollo urbanístico de Salamanca en el siglo XX. Planes y proyectos en la organización de la ciudad*, Salamanca, Consejería de Fomento-Junta de Castilla y León

Sobrino Simal, Julián (2009a): “Patrimonio industrial y desarrollo territorial: retos y posibilidades”; *Actas del V Congreso Nacional de Molinología*; Alcázar de San Juan (Ciudad Real); Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, pp. 19-28.

Sobrino Simal, Julián (2009b): “El patrimonio industrial y minero”; en Castillo Ruiz, J.; Cejudo García, E. y Ortega Ruiz, A. -coords.-: *Patrimonio histórico y desarrollo territorial*, Sevilla, Universidad Internacional de Andalucía, pp. 26-49.

Trachana, Angelique. (2011): “La recuperación de los paisajes industriales como paisajes culturales”; *Ciudades*, 14, pp. 189-212.

Villar Castro, Julio (2000), “De ciudad encorsetada a desparramada metrópoli. Salamanca en el siglo XX”, en *Salamanca. Revista de Estudios*, 45, pp. 189-219.

Villar Castro, Julio; Hortelano Mínguez, Luis Alfonso y Ortega Lacalle, Víctor Manuel (1995), “Salamanca: la ciudad actual y la expansión hacia la periferia”, en Cabero Diéguez, Valentín y Llorente Pinto, José Manuel -coords.- *Salamanca y sus comarcas*, Salamanca, Agedime S.L.-Editorial Mediterráneo y Publicaciones Regionales S.A.-El Adelanto, pp. 345-352.

El autor agradece los comentarios y observaciones apuntados en la revisión del trabajo por los evaluadores que han contribuido indudablemente a mejorarla. Asimismo, agradece a la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Castilla y León el acceso a la consulta del Inventario del Patrimonio Histórico Industrial de Salamanca y al Patronato de Vivienda y Urbanismo de Salamanca las facilidades para la consulta de documentación urbanística.

Beyond the Post-Industrial Park: the spatial heritage of Fundidora de Fierro y Acero de Monterrey glimpsed through its workers' neighborhoods*

Más allá del Parque Posindustrial: el legado espacial de la Fundidora de Fierro y Acero de Monterrey visto a través de sus barrios obreros

JUAN JOSÉ REYNA MONRREAL

Arquitecto (ITESM 2010), Master in Landscape Architecture (Harvard University 2014)

Profesor titular

Universidad de Monterrey (UDEM), Monterrey, México

juan.reynam@udem.edu

ORCID: [0000-0002-8241-2011](https://orcid.org/0000-0002-8241-2011)

Recibido/Aceptado: 10-09-2017 / 12-03-2018.

Cómo citar: Reyna Monreal, Juan José (2018): "Beyond the Post-Industrial Park: the spatial heritage of Fundidora de Fierro y Acero de Monterrey glimpsed through its workers' neighborhoods", en *Ciudades*, 21, pp. 59-77.

DOI: <https://doi.org/10.24197/ciudades.21.2018.59-77>

Abstract: Though widely recognized for its post-industrial park, the urban heritage of Fundidora transcends the boundaries of its furnaces and needs to be addressed in the neighborhoods, schools, and infrastructure that the company planned, designed, built, and subsidized throughout the city. The 1950s district of Fraccionamiento Buenos Aires as well as the 1970s Fraccionamiento Adolfo Prieto are arguably some of the first fully planned communities in the municipality, an exceptional trait particularly amongst the working-class districts of the time. As part of the city's history, these two neighborhoods represent Fundidora's contribution to the modernization of urbanism and architecture in Monterrey.

Keywords: Fundidora, industrial heritage, workers' neighborhood, urban landscape, modernism.

Resumen: Aunque ampliamente reconocido por su parque posindustrial, el legado urbano de Fundidora trasciende las fronteras de sus hornos y necesita ser abordado en los barrios, escuelas, e infraestructura que la compañía planificó, diseñó, construyó y subsidió en toda la ciudad. El Fraccionamiento Buenos Aires de 1950 y el Fraccionamiento Adolfo Prieto de 1970, son algunos de los ejemplos más antiguos de comunidades planificadas en la municipalidad, una particularidad excepcional entre los distritos obreros coetáneos. Como parte de la historia de la ciudad, ambos barrios representan la contribución de Fundidora en la modernización del urbanismo y la arquitectura

* This article was developed within the framework of the investigation: Beyond Post-Industrial Landscapes: The Socio-Spatial Transformation of Monterrey Through the Emergence, Rise, and Fall of Fundidora de Fierro y Acero, and was funded by the Charles Eliot Traveling Fellowship 2014 of Harvard GSD.

de Monterrey.

Palabras clave: Fundidora, patrimonio industrial, barrio obrero, paisaje urbano, modernidad.

The evolution of urban space is intrinsically tied to the evolution of the society that inhabits it. This interconnectedness between city, space, and society, is evident since the emergence of the first human settlements and civilizations. By accommodating the necessities of a society, the city creates spaces that will further reshape the community that originated them; in time, the necessities of this renewed social order will demand the creation of new spatial typologies or the evolution of existing configurations. It could be argued, then, that as an autonomous entity, the city acts as the mediator between the spatial demands of society and the sociological repercussions of space. While historically observable only through large lapses of time, this feedback loop between space and society has accelerated exponentially since the advent of industrialization.

1. INTRODUCTION

The industrial revolution brought to the table not only new technologies and improved communications, but also the necessity to reevaluate aspects of urban history and heritage. Nineteenth century theories demonstrated that with the emerging materials and techniques it was possible to replicate buildings that had taken centuries to build in just a fraction of the time. As industrialization spread, architectural periods shortened, and the notion of a prevailing and unified style came into crisis. Though industrialized societies eventually adapted to the increasingly rapid turnover rate of buildings, largely fostered by the use of steel and concrete, the field of history, and especially architecture and urban history failed to effectively adapt at the same velocity. This left a significant dent in the mapping, analysis, and critique of relevant architectural testimonies that have become lost against the impending momentum of a fast paced society. Of particular interest since the last decades of the twentieth century is the history of working-class housing initiatives that uncover the relations between industry, property, and urbanization. (Melling, 1981, p. 255).

Monterrey, located in Northeastern Mexico, is a prime example of a city that has experienced an accelerated growth and evolution in the socio-spatial spectrum due to the advent of industrialization, spearheaded by the establishment of Compañía Fundidora de Fierro y Acero de Monterrey SA Founded in 1900 through the collaboration of national and international entrepreneurs, Fundidora was a major breakthrough in the transition of Monterrey from an agrarian and mining town to the industrial center of Mexico. With the fiscal support of the government of Nuevo León, then in the hands of Bernardo Reyes, the steelworks initiated a series of urban interventions that would impact the socioeconomic landscape of the city to the present

day. Across the years, Fundidora experienced an age of expansion that peaked from the 1940s to the 1970s during the era known as the *Milagro Mexicano*. During this time the company expanded its urban footprint by creating several neighborhoods, as well as a number of parks, elementary schools, and kindergartens for the families of the workers, most of which remain today, though heavily altered through time by the hand of different agencies.

Though widely recognized for its post-industrial park, the urban heritage of Fundidora transcends the boundaries of its furnaces and needs to be addressed in the neighborhoods, schools, and infrastructure that the company planned, designed, built, and subsidized throughout the city. After Fundidora's collapse during the 1980s, the Federal Government acquired the grounds of the smelter and eventually ceded them to the State of Nuevo León for the planning and construction of an ecological park. (Rocha, 1991, pp. 124-125). However, beyond the monumental heritage of the smelter itself, and the post-industrial park, lies a series of urban vestiges that have played an important role in the spatial configuration of Monterrey. The 1950s Fraccionamiento Buenos Aires and the 1970s Fraccionamiento Adolfo Prieto, shown in fig.1, are arguably some of the first fully planned communities in the municipality, an exceptional trait particularly amongst the working-class districts of the time. As part of the city's history, these two neighborhoods represent Fundidora's contribution to the modernization of urbanism and architecture in Monterrey.

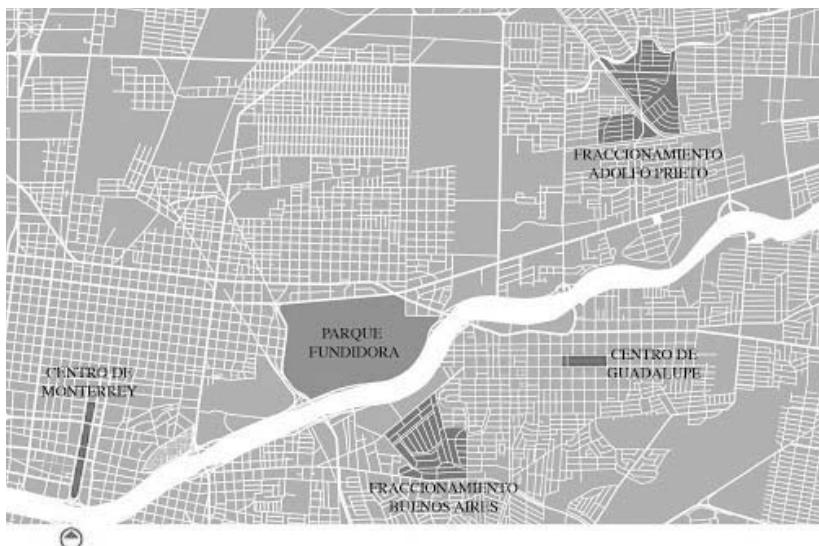


Fig. 1. Location of Fundidora and its workers' neighborhoods in relation to the metropolitan area. In magenta, Monterrey's downtown to the west, Guadalupe's downtown to the east. In dark gray, Parque Fundidora center, Fraccionamiento Buenos Aires south, Fraccionamiento Adolfo Prieto northeast. Source: image assembled by Juan José Reyna Monreal.

Being one of the first cities in Latin America to embrace industrialization, it is no surprise that Monterrey is, and will be, a predominant actor in defining the extents and limitations of a post-industrial character in the region. The present study looks into the role that Fundidora has played, directly and indirectly, in the formation and configuration of the urban landscape of the city. Demarcating the role that the smelter, and industrialization at large, played in the socio-spatial evolution of Monterrey throughout the twentieth century, and beyond, also represents an effort to forecast the potential future of the city, its urban space, and its society. In the contemporary context, understanding how society helps shape and is in turn shaped by the constructed landscape becomes vital at a time when Mexico and Latin America are experiencing political, economic, and social transitions that will undoubtedly impact the urban structure of their cities. By salvaging the remnants of a fallen industry, whether as an ecological park, or as schools that were absorbed by the Government, or as neighborhoods that still stand today, the agents involved have begun to define the route of a Mexican post-industrial society. Company towns in particular expose the possibilities of framing urban heritage not only in terms of institutional monuments but as enterprises meant to create city and society. (Morisset, 2017, p. 43).

To unpack this information, the study will first identify and map the neighborhoods and infrastructure that Fundidora built for its workers and then analyze the configuration and spatial identity of these communities in order to offer a critical stance on the conservation status of the districts. Bibliographical data, as well as the historical archives of Fundidora, and the city of Monterrey, will serve as the basis for establishing a temporal and geographical context for the investigation. Surveying through site visits will represent the primary tactic employed to uncover the patent spatial qualities of the neighborhoods and infrastructure left behind by the company. The analysis will offer observations on the conservation status of the original typologies as well as the prevailing motives and mechanisms involved in the spatial transfiguration of these communities. Finally, the conclusions will offer a critical standpoint on the complex phenomenon of industrial patrimony as it relates to sites and architecture beyond factories' grounds.

2. THE NEIGHBORHOODS

The three neighborhoods that Fundidora developed for its workers were built in response to the company's necessity of bridging the gap between workplace and workforce, as well as the economic and demographic trends within the company and Monterrey at large. It is particularly remarkable that unlike the case of other industrializing societies where legal city planning quickly emerged as a response to industrialization, Fundidora undertook the whole endeavor according to its own understanding and interests. (Shigeo, Satoru, Ken, Yusuke, 2016, pp. 183-184). The first neighborhood, Colonia Acero, was built in an adjacent lot north of the smelter

a couple years after the company started operations. The second development, Fraccionamiento Buenos Aires, was built in the 1950s across the Santa Catarina River, on the eastern limits of Monterrey. Their last urban endeavor, Fraccionamiento Adolfo Prieto, was developed during the 1970s in the municipality of Guadalupe, east of Fundidora. Though most of the original Colonia Acero was lost to the late expansion projects of the smelter, the other two developments have prevailed, absorbed by the ongoing urban sprawl of the metropolitan area.

2.1. Colonia Acero

The Compañía Fundidora de Fierro y Acero de Monterrey S.A., or la Maestranza, as the workers colloquially nicknamed it, was legally established in 1900, and situated several miles east of the existing populated limits of Monterrey. In 1903, the first blast furnace of the company started operation with a production rate of 350 tons per day, demanding the availability of a large workforce at hand. Thus, in that same year, the company board decided to build the first dwellings for workers in a lot adjacent to the smelter, just north of the factory grounds. Named Colonia Acero, this enterprise constituted the first attempt at easing employer-employee relations, and bringing the workers closer to the workplace, many years before the National Constitution of 1917 decreed these type of benefits compulsory. Subsequently, the administration of the Spaniard Adolfo Prieto, who was involved with the company from 1906 until his death in 1945, further enhanced this vision of Fundidora based on modern theories of humanism and social progress. (González Caballero, 1980, pp. 6-7, 69, 101).

Though modest in size and scope, Colonia Acero was remarkable as the company's first venture into the construction of housing and infrastructure for company workers. (Guerra, y Trejo, 2000, p. 313). The neighborhood was organized in a traditional gridiron plan, with four rectangular blocks running side by side on a west-east axis. The blocks were roughly 70.00m long by 42.00m wide, and accommodated approximately 100 dwellings total. At the eastern end of the neighborhood, the company built the Hotel Acero to house visiting technicians and engineers from abroad who were commonplace during the first years of operation. In 1911, under Prieto's administration, the Escuela Acero was built north of the original housing blocks, replicating the same west-east arrangement; eventually, the neighborhood also witnessed also the construction of an auditorium, a maternity hospital, a plaza, and a park. (Rojas Sandoval, 2012, p. 17).

Of that original urban enterprise of Fundidora, only the Escuela Acero, later renamed Escuela Adolfo Prieto U.1, and the auditorium remain. The original housing blocks, as well as the hotel, were demolished by the company during the mid 1970s as part of an expansion project for the factory. The maternity building was also eventually lost and is now occupied by a large parking lot. Parts of the plaza and park remain, but were heavily altered during the construction of the post-industrial park.

However, the school retains most of its original configuration and now serves as an arts center and is also host to Fundidora's historical archive.

The demise of Fundidora's old Colonia Acero demonstrates the pressures of a fast-paced industrial economy and its impact on the potential formation of urban patrimony. The inability to foresee the value of a 70-year-old settlement, strongly associated with the history of Fundidora and Monterrey, can only be comprehended in the context of the financial crisis that the company was experiencing and the transition of the administration from private to government hands. The original housing typologies, which followed a vernacular model similar to the houses in the city's old town, could now be a significant testament to the materiality and configurations of the first industrial districts in the city. Though the school and the auditorium remain, the removal of the housing blocks alters their reading as part of a larger coherent organization. It is evident in fig.2 that the salvaged buildings now stand out as singular structures in the park, disconnected from the surrounding urban fabric.

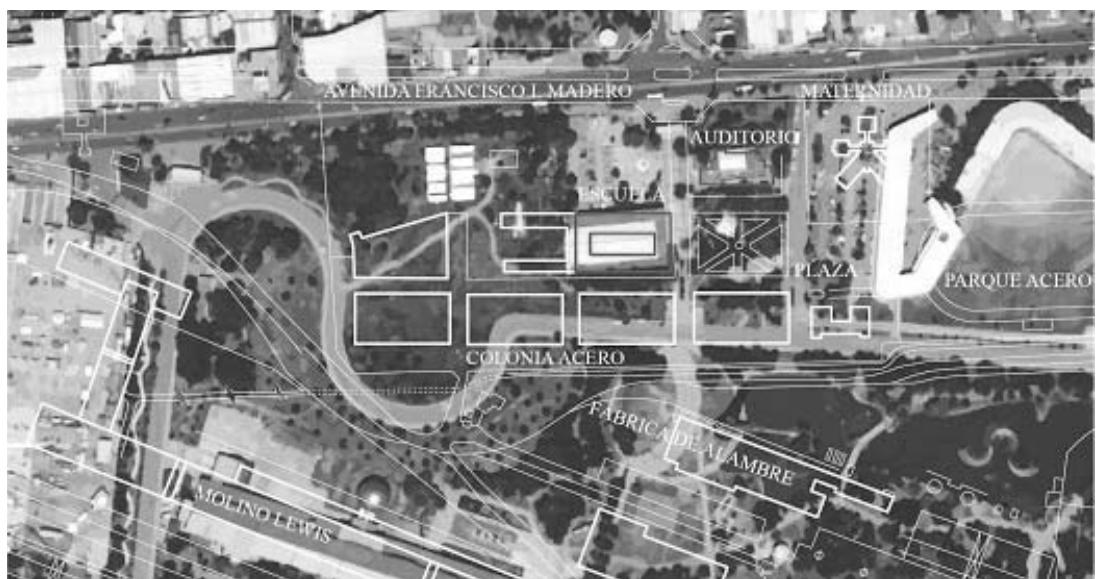


Fig. 2. Juxtaposition of the plan of Colonia Acero in 1965 over the existing Parque Fundidora.

Only parts of the school and the auditorium remain. Source: image assembled- by Juan José Reyna Monrreal based on the 1965's Proyecto Plan Expansión Fundidora found in the Archivo Histórico de Fundidora.

2.2. Fraccionamiento Buenos Aires

During the early 1950s in the onset of its modernization project, Fundidora began the planning and development of Fraccionamiento Buenos Aires. Unlike Colonia Acero, which mostly fed off of equipment found within the factory's grounds, this new neighborhood was planned with the idea of self-sufficiency. Built on the southern side of the Santa Catarina River, opposite to Fundidora, the Fraccionamiento Buenos Aires was relatively segregated from the steelworks. Therefore, the company decided to provide it with its own kindergarten, elementary school, sports grounds, parks, and other types of infrastructure. Additionally, the administration of Fundidora donated the lands on the north edge of the fraccionamiento for the construction of a municipal amusement park named after Adolfo Prieto's country of origin, Parque España.



Fig. 3. Morphology and urban fabric of the Fraccionamiento Buenos Aires. In magenta, Escuela y Jardín de Niños Adolfo Prieto. Source: image assembled by Juan José Reyna Monreal.

Unlike the gridiron plan of Colonia Acero, Fraccionamiento Buenos Aires has a distinctive urban morphology characterized by the arrangement of its blocks that form a self-contained community, as shown in fig.3. The blocks themselves are elongated rectangles averaging 250.00m in length and 50.00m in width. The interior grid of the fraccionamiento runs north-south bordered at each edge by two rows of perpendicular blocks running east-west. The neighborhood is bounded on all sides by residential streets: Chapultepec to the south, Hornos Altos to the west, Texcoco to the east, and Federico Gómez García to the north. Due to its particular morphology and cohesive configuration the fraccionamiento is easily distinguishable as an island amongst the chaos of the surrounding urban fabric.

The neighborhood was arguably influenced by urban theories and models such as the “garden city” that were entering Northern Mexico through imitation of the postwar suburban developments of the United States. The Fraccionamiento Buenos Aires was originally positioned as an idyllic community for the families of the workers of Fundidora. Lying on the eastern outskirts of Monterrey, the development was located close enough to the workplace to facilitate commuting but also buffered from the smelter and the city’s downtown by the river’s channel. The property lots were subdivided into 10.00m by 25.00m plots, allowing enough space for a house, a front porch and yard, and a backyard. The original vision of the fraccionamiento highlighted the openness of the design and the pastoral qualities of the surrounding scenery, then mostly comprised of undeveloped agricultural lands.

Spatially, the landscape plays a prominent role in the neighborhood, organizing the circulation around green corridors and parks that represent the spinal structure of the district. A linear park, which doubles as a median, surrounds the perimeter of the interior blocks on their north, west, and south edges. The east side is dominated by the main park and plaza, facing the elementary school. Additionally, there are two pocket parks on the southeast and southwest borders of the fraccionamiento, and the large urban park, Parque España, lies just across the northern edge of the district. The way the urban landscape is configured highlights the green spaces as both landmarks and corridors that enhance the walking experience of the neighborhood; virtually all of the streets either run along or face a green space.

The sidewalks become, then, the vertebrae that communicate the lots and houses to the larger green systems of the fraccionamiento. The sidewalks of the neighborhood are relatively wide, when compared to other local developments of the time, averaging 3.00m and lined up with planters for trees. The vegetal profile of the fraccionamiento’s streetscape is highly eclectic but the most frequently observed species is the ficus tree (*Ficus benjamina*) planted along the sidewalks. Also common are the eastern arborvitae (*Thuja occidentalis*), the Mexican fan palm (*Washingtonia robusta*), and the European ash (*Fraxinus excelsior*), which dominate the medians and plazas. Together with the green corridors and parks, the presence of vegetation

along the sidewalks acts as a continuous thread that links together the neighborhood and its infrastructure.

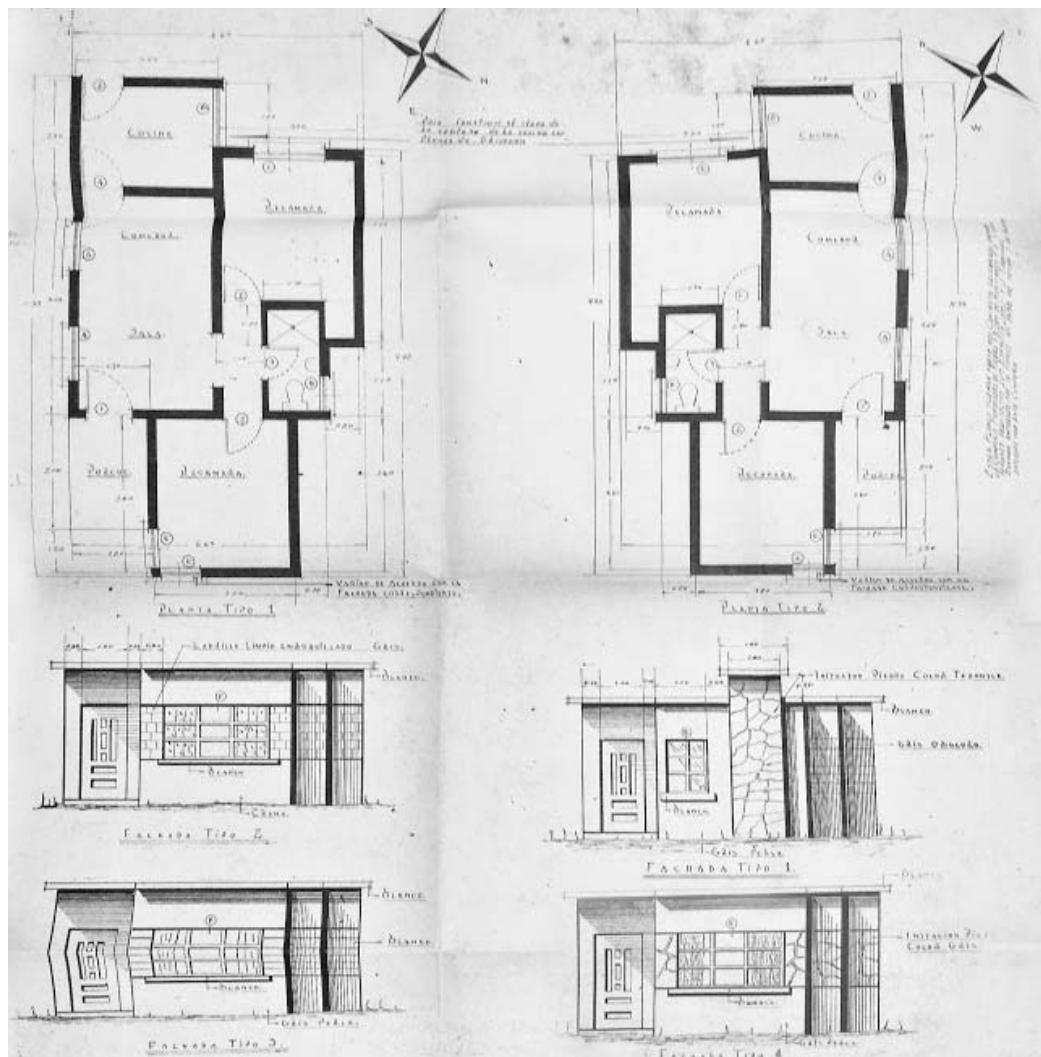


Fig. 4. Original house typology designed in 1951 by the architects L. Espinosa, and J. Sanmiguel for the Compañía Fundidora de Fierro y Acero de Monterrey S.A. The drawings show the plan scheme and four façade options. Source: Archivo Histórico de Fundidora.

The original housing prototypes were arguably a reflection of the company's preoccupation with creating a low-density suburban environment. The architects in charge, first L. Espinosa and J. Sanmiguel, and eventually Ricardo Guajardo, designed various possible facades and interior configurations that shared some common traits. (Traslaviña, 2014, pp. 198-200). The houses consisted of a front porch opening to the living/dining area, a rear kitchen opening to the backyard, one or two bedrooms and a bathroom connected to the living area through a hallway. The original houses were all one story high, had a front and back entrance, windows on all sides, and had a 65m² footprint. Considering the average lot of 250m², the built area including the front porch was roughly 30 percent of the parcel, allowing the house to sit comfortably in the middle, unconnected from adjacent neighbors.

A remarkable trait of Fundidora's undertaking when constructing the Fraccionamiento Buenos Aires was the ubiquitous employment of concrete and steel that had entered the residential market some decades before, but had not been commonplace among large scale housing developments. In fact, the very word *fraccionamiento*, denoted that the neighborhood had been uniformly built with long-lasting materials. This was in direct contrast to the homonymous Colonia Buenos Aires, located west of the fraccionamiento, or the Colonia Paraíso located east, both of which allowed the employment of wood and where *tejavanes*, akin to wooden shacks, were commonplace. The incursion of Fundidora into modern architecture, and the employment of concrete and steel in the original prototypes of the fraccionamiento are especially relevant as they signal a period of transition between the arrival of these materials to Monterrey and their widespread acceptance. The diverse façade types designed by the architects in charge show various mechanisms employed to "improve" the appearance of the houses' fronts, such as selectively applying brick as a cladding material, or stamping the concrete with a stone or striped pattern, as observed in fig.4.

However, it was precisely the relative low-cost and structural stability of these new materials, coupled with Fundidora's subsidy to steel products for their workers that stimulated the rapid transformation of the neighborhood. The workers, after receiving a house in one of the company's raffles, were allowed to modify the awarded unit as they deemed fit; therefore, some of the houses were never actually inhabited in their original state. The most prevalent modification to the original prototypes was the expansion of the roof slab towards the front property limit, expanding the porch for leisure and, in some cases, to accommodate a car. Also common was the addition of rooms towards the rear or sides of the parcel, as the families grew. In recent years, however, the transformations have taken on a more drastic tone, closing the house off completely from the street, adding a second story, and in some cases razing and rebuilding.



Fig. 5. Depicted from top left: appropriation, expansion, renovation, and neglect as observed in Fraccionamiento Buenos Aires. Source: photos taken by Acsa Merari Medellín Escalante.

Analyzing the transformations that the houses, and the neighborhood at large, have suffered, it is possible to identify four different mechanisms at play, depicted in fig.5, sometimes acting in conjunction: appropriation, expansion, renovation, and neglect. Appropriation refers to the almost immediate changes that the tenants make on the original prototypes, such as the aforementioned expansion of the porch, or the substitution of the original chain-link fence for concrete walls and wrought iron gates. Expansion is, by a large margin, the most prevalent mechanism of transformation present in the neighborhood, as the majority of the houses have undergone considerable additions by expanding the number of rooms or adding a second story. Renovation is the most recent, and arguably the most damaging of the four processes, and is directly related to speculative forces external to the neighborhood, as investors and new tenants acquire properties that are demolished and rebuilt as small apartment buildings or contemporary middle-class houses. Neglect is mainly observed in the few houses that retain the original scheme, as well as some of the units that received minor modifications through appropriation.

Despite its ongoing transformation, the Fraccionamiento Buenos Aires remains today, almost 70 years after its foundation, a critical witness to the development of industrialization and its spatial implications in the city; fig.6 presents a glimpse of the current state of the neighborhood. The relevance of the fraccionamiento is threefold.

First, its construction consolidated the metropolization of the city as it effectively merged the east end of Monterrey to the western periphery of Guadalupe, demarcated by the Colonia Paraíso. Second, the planning and design of the neighborhood's urban landscape, in conjunction with its housing prototypes spearheaded the, now highly problematic, ideal of suburbanization and low density for the working classes¹. Last, at the time of construction, the fraccionamiento was a remarkable incursion in the large scale employment of concrete and steel, as well as an important transition in the emergence of an early modern architecture in the locality.



Fig. 6. Street view collage showing the contemporary state of the Fraccionamiento Buenos Aires. View taken from Golondrinas Street, near Tapachula Street, looking west. Source: image assembled by Juan José Reyna Monreal.

2.3. Fraccionamiento Adolfo Prieto

Built during the late 1960s and early 1970s, about 2 miles northeast of the smelter, in the neighboring municipality of Guadalupe, the Fraccionamiento Adolfo Prieto was the company's last fully planned community. The neighborhood was primarily developed for the workers of the subsidiary Aceros Planos S.A., located about half a mile west of the fraccionamiento. By the time the new community was

¹ The phenomenon of suburbanization and land ownership is a complex topic observed throughout Mexico, and especially Northern Mexico, which derives from several factors such as colonialism, imitation of north American models, and inefficient institutions that have failed to provide new housing models adapted to the demographic and economic realities of the country. As the cities continue to sprawl and land prices rise exponentially in central areas, the low and middle classes are pushed outward in their pursuit of affordable land prices and single-family units. Fundidora's neighborhoods, for better or worse, undoubtedly legitimized the notion that the working classes could, and should, live in low-density suburban environments. The reality is that the low-density model is no longer viable for a large percentage of the country's population. (Quadri, 2011).

planned and built, the city of Monterrey had readily merged with Guadalupe to the east. The Miguel Alemán Avenue, a continuation of Francisco I Madero Avenue, facilitated communications between the new development and Fundidora, and between Monterrey and Guadalupe at large. Fraccionamiento Adolfo Prieto was built in several phases, each separated by heavily trafficked thoroughfares.



Fig. 7. Morphology and urban fabric of the Fraccionamiento Adolfo Prieto. In magenta, Escuela y Jardín de Niños Adolfo Prieto. Source: image assembled by Juan José Reyna Monreal.

As a result of its phased development, and the presence of avenues that subdivide it, the urban morphology of the neighborhood is not as cohesive as the Fraccionamiento Buenos Aires project. Its overall shape is highly irregular, delineated by the creek Arroyo Talavera to the north, Anáhuac Street to the east, Anillo Vial Metropolitano and the train tracks to the south, and Calle Plan de Ayutla to the west. Additionally, the development is dissected by large avenues that effectively segment the neighborhood into three clearly distinguishable sectors, as seen in fig. 7. Adolfo Ruiz Cortínez Avenue runs west-east and divides the central part from a north flange. Juan Pablo II Avenue running northwest-southeast separates the main body from an annex developed southwest.

Unlike the centralized plan of Fraccionamiento Buenos Aires, Fraccionamiento Adolfo Prieto is conceived as a series of linear blocks that flow parallel to one another. The blocks are on average 45.00m wide rectangles. However, the irregular morphology of the neighborhood makes the lengths highly variable, with a standard of 110.00m in length, while some extend over 250.00m commonly in proximity to the large avenues. The midsection of the fraccionamiento is discernible by its blocks that flow as a mirrored “S” shape, split on its inflection point by the central park and plaza; whereas the north and southwest additions are arranged along a linear traditional west-east axis.

By establishing central nuclei around which the blocks are organized, the landscape again plays an essential role in the spatial distribution of the neighborhood. The main park of the fraccionamiento, located at its core and traversing it northeast-southwest, effectively links together all sectors of the development. Additionally, it also serves as the front to which the elementary school and kindergarten open directly. The northernmost section of the neighborhood is also split by a central park that hosts a Catholic church and runs from the creek’s canal on the north edge towards the center of the fraccionamiento. As it stands today, the southwest annex appears devoid of open green space, although it was originally planned to run into a linear park along its eastern border before reaching the avenue. However, the only vestige of the original proposal is a marginally planted median.

The sidewalks are designed to act as the connective tissue between the residential lots and the larger green infrastructures. Averaging 1.75m wide, the sidewalks are generally smaller and less significant than their counterparts at Fraccionamiento Buenos Aires. To enhance the sense of flow and connection between housing, green and educational infrastructure, some of the sidewalks on the core-northwest sector merge directly into the adjacent parks. This effectively creates a linear corridor from sidewalk to park to school, and forces a zigzag-like movement for cars on the street. Similar to Fraccionamiento Buenos Aires, the prevailing species throughout the green areas and the streetscape are the common ash, ficus tree, and the eastern arborvitae.

Noticeable in the housing model of the Fraccionamiento Adolfo Prieto is the influence of the architecture of the Colonia Cuauhtémoc, developed by a local brewing company during the mid twentieth century. The original houses of Colonia Cuauhtémoc are easily distinguishable by their lawned fronts that open unobstructed to the sidewalk. By the time this newer fraccionamiento was built, Fundidora was well aware of the success of the Cuauhtémoc housing prototype². The architecture of the Adolfo Prieto neighborhood was therefore a reinterpretation of the one story detached house seen in the Fraccionamiento Buenos Aires, but built over 200m² lots, and with a special emphasis on the openness of the front yard that was lawned and intentionally devoid of fencing. The objective was to enhance the sense of community through the articulation of unobstructed vistas from house to sidewalk to park, and vice versa.

As expressed in a memorandum of February 26th of 1960, signed by Carlos Fernández Leal, then in charge of the construction of houses for the workers of Fundidora, the company attributed the accomplishments at Colonia Cuauhtémoc to possible regulatory norms imposed by the brewing company. At that time, municipal authorities did not regulate the urban image of neighborhoods, something that remains true to a certain degree even today. When the time came for the construction of the Fraccionamiento Adolfo Prieto during the late '60s, the smelter stipulated several clauses to upkeep the image of their new fraccionamiento. The guidelines prevented the erection of frontal walls and solid fences, encouraged the implementation and maintenance of lawns and low vegetation such as hedges, among other requests. In the end their efforts were only partially successful, as only a limited amount of units have maintained the original vision.

The neighborhood shares the same four basic mechanisms of transformation previously observed in Fraccionamiento Buenos Aires, although with different prevalence rates. Overall the phenomenon of appropriation is present in almost 50 percent of the neighborhood, with the most common modification being the construction of frontal walls and fences. Expansion is equally common, with the addition of a second story being its most recurring manifestation. Renovations are less frequent than in the Buenos Aires neighborhood, and mostly happen in proximity to the larger avenues. Also, due to its construction roughly 20 years later than its predecessor in Monterrey, neglect is correspondingly less evident, even in the houses that fully maintain the original design.

While its younger age in comparison to Fraccionamiento Buenos Aires has certainly allowed Fraccionamiento Adolfo Prieto to maintain more of its original

² According to a memorandum written by Rodolfo Barragán with the topic: "Publicidad y Colonia (sic) Buenos Aires", dated February 22nd 1960, where he exhorts the company's staff and the Constructora Popular, a subsidiary in charge of the construction of the Fraccionamiento Buenos Aires, to analyze the reasons behind the other company's successful neighborhood.

identity, it is a double-edged sword that also makes the neighborhood more prone to be overlooked as part of the city's urban history. Fifty years after its construction, Fundidora's last neighborhood maintains a distinctive character thanks to the prevalence of the prototypical one story detached house, which has only suffered minor adaptations through time. However, in a city with a number of buildings dating back to the eighteenth century, and a country with a plethora of millennia old architecture, it is difficult to recognize the relevance of these houses as a significant piece of history. The metropolization of Monterrey, and its effective merging with Guadalupe has also impacted the original reading of the neighborhood as a peripheral community. The fraccionamiento Adolfo Prieto, however, offers an excellent opportunity to exert a stricter control on the conservation of an urban legacy that can better help frame the life of Fundidora's workforce.



Fig. 8. Street view collage showing the contemporary state of the Fraccionamiento Adolfo Prieto. View taken from Federico Gómez Street, near Agustín Basave Street, looking south. Source: image assembled by Juan José Reyna Monrreal.

In the end, the Fraccionamiento Adolfo Prieto symbolizes both the commitment of the smelter towards its workers even through the company's financial crisis of 1970, as well as the relentless pressure of the labor union for company sponsorship, a combination that proved fatal for Fundidora's economy. The district was also an important move in Fundidora's expansion eastward, a colonization effort towards Guadalupe that started with the construction of the subsidiary Aceros Planos SA located halfway between Fundidora and the Fraccionamiento Adolfo Prieto. The development also represents one of the first efforts in regulating the urban image of a district in the locality, something that has arguably facilitated the survival of the original vision, as observable in fig.8. The perception of insecurity, aggravated by the drug wars of recent years, has nonetheless triggered the construction of solid and semi-solid barriers to protect the houses from the outside, closing or partially closing them to the sidewalks and streets. However, and similar to the experience of

Fraccionamiento Buenos Aires, the predominance and permanence of residential use has allowed for the survival of a strong sense of community among the families that share ties to Fundidora and its subsidiaries.

3. CONCLUSIONS

Although heavily altered by processes of appropriation, expansion, renovation, and neglect, it is evident that Fundidora's neighborhoods maintain a unique identity as part of the history of Monterrey. Unlike isolated landmarks and buildings, where this sense of identity stems directly from a clear silhouette imprinted in the observer, in these communities the phenomenon is more tacit, experienced only through the recognition of a thread that inadvertently ties houses, landscape, infrastructure, and society to a demarcated urban site. It is precisely in the unique configuration of their urban morphology that it is still possible to contextualize the Fraccionamiento Buenos Aires, and as a later example the Fraccionamiento Adolfo Prieto, as local exponents in the transition of the colonial grid plan and the associated row housing model to the, now ubiquitous throughout the metropolitan area, semi-suburban archetype. The iconic presence and survival of the smelter's blast furnaces, however, have unintentionally dominated the local discourse on industrial patrimony, shifting all attention to the post-industrial park. (Casillas, 2015, p. 25). Nevertheless, as memory builds, and society steadily transitions towards information technology, pressing the city to continue changing at an ever faster rate, it is imperative to recognize these neighborhoods as significant urban heritage, as a sum of parts necessary to frame and understand the whole urban history of Fundidora and Monterrey's industrialization. Especially as these former industrial districts represent, in the case of some European and American cities, the fringes that detonated the phenomenon of twentieth century conurbation (Acebedo, 2003, pp. 93-94).

Unfortunately, the rapid demographic expansion of the city throughout the twentieth century and the subsequent urban sprawl, coupled with the accelerated rate of construction, have put at risk the preservation of the original character of the districts. Of the four mechanisms of adaptation identified in the neighborhoods, it is crucial to understand the phenomenon of appropriation as an expected and even desirable development as it promotes both an individual and communal sense of belonging and, at large, establishes a dialogue between a pre-configured space and an evolving society. Expansion appears, then, as an unwanted necessity as the provisioned space becomes inadequate and the typologies have to evolve beyond superficial adjustments, impacting the original visual reading of the districts, especially when the expansion is vertical. Renovation, understood as the process of demolishing and rebuilding, is a highly disruptive mechanism within consolidated urban fabric, and is unequivocally associated with the influx of external capital flow that fosters disenfranchisement as the economy of investors and new tenants inevitably pressurizes a shift up. At the

other end of the spectrum, neglect and the consequent deterioration of buildings and landscape signals the financial sluggishness of a society that was unable to evolve or readjust, in this particular case after the closing of Fundidora.

Ultimately, it can be concluded that a reassessment of what is considered historically relevant in terms of architecture and urbanism is in order. The impending transition of Monterrey to an information society demands a thorough valuation of the industrial patrimony of the city, glimpsing beyond the imposing ruins of the now abandoned factories and warehouses. Liberal economy will tend to coerce the transformation of post-industrial districts in two polarized directions, often happening back to back, either through a high monetary influx that would undoubtedly incentivize gentrification, or through economic stagnation that would lead to the socio-spatial deterioration of the community. Instead, public authorities and civic associations need to exercise policies that regulate more closely the transformation of neighborhoods and the urban landscape, ensuring the protection and preservation of identity through architecture by preventing speculation, unnecessary changes in land use, and limiting densification in already consolidated communities. The approach, however, cannot solely take on an economic and political perspective, but rather should emerge from the collective awareness of the residents, either through self-realization or consciousness-raising campaigns, about the social and cultural significance of the neighborhoods they inhabit.

BIBLIOGRAFÍA

- Acebedo, Luis Fernando (2003), “La expansión industrial y el urbanismo moderno”, in *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 1, 7, pp. 88-100.
- Archivo histórico de Fundidora*, Centro de las Artes, Monterrey [consulted: 08-29-2017].
- Casillas, Alberto (2015), “Parque Fundidora Museo de sitio de arqueología industrial”, in *Parque Fundidora Revista Oficial*, 16, p. 25.
- González Caballero, Manuel (1980), *La Maestranza de Ayer– La Fundidora de Hoy–: Hombres, Sucesos, Anécdotas*, Monterrey, Gerencia de Difusión y Relaciones Públicas de Fundidora.
- Guerra, Marcela, & Trejo, Alma G. (2000), *Crisol del Temple: Fundidora de Fierro y Acero de Monterrey*, Monterrey, Gobierno del Estado de Nuevo León.

Melling, Joseph (1981), “Employer, Industrial Housing and the Evolution of Company Welfare Policies in Britain's Heavy Industry: West Scotland, 1870–1920”, in *International Review of Social History*, 26, 3, pp. 255-301.

Morisset, Lucie K. (2017), “FROM TOWN-BUILDING TO SOCIETY-MAKING Company Towns in Canada”, in *Journal of the Society for the Study of Architecture in Canada*, 42, 1, pp. 43-60.

Quadri de la Torre, Gabriel (2011), “Infonavit, densidad urbana y emisiones”, in *El Economista*, Mexico, available at <http://eleconomista.com.mx/columnas/columna-especial-empresas/2011/11/04/infonavit-densidad-urbana-emisiones> [consulted: 09-03-2017].

Rocha, Benjamín (1991), *Fundidora: Con Raíces de Acero*, Mexico D.F., Fideicomiso Parque Fundidora.

Rojas Sandoval, Javier (2012), “Influencia de la cultura industrial norteamericana en la formación de la cultura industrial de Monterrey, Mexico: 1890-1950”, in *Ingenierías*, 14, 56, pp. 15-26.

Shigeo, Nakano, Satoru, Kaku, Ken, Nakae, & Yusuke, Koyama (2016), “Relationship Between Industrial Development and City Planning in Company Towns of the Japanese Steel Industry During World War II: A case study of Muroran, Kamaiishi, Hirohata and Yahata”, in *Journal of Urban and Regional Planning Review*, 3, pp. 163-186.

Traslaviña, Dolores (2014), “Las casas y las colonias para obreros en Monterrey”, Villar Rubio, Jesús, y De Anda A., Enrique X. -comp.-, *La ciudad industrial DEL SIGLO XX en Latinoamérica, urbanismo, y conjunto de vivienda para obreros asociados a los proyectos industriales, durante el periodo 1920-1960*, San Luis Potosí, Mexico, Universidad Autónoma de San Luis Potosí.

Ciudad Pegaso: autarquía y control social. Vivienda obrera asociada a centros industriales

Ciudad Pegaso: autarchy and social control. Workers' housing associated with industrial centres

BEATRIZ GONZÁLEZ KIRCHNER

Doctora Arquitecta por la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid (ETSAM)

Arquitecta

Universidad Politécnica de Madrid (UPM), Madrid, España

correobg@hotmail.com

ORCID: [0000-0001-6408-8249](https://orcid.org/0000-0001-6408-8249)

Recibido/Aceptado: 10-09-2017 / 05-02-2018.

Cómo citar: González Kirchner, Beatriz (2018): “Ciudad Pegaso: autarquía y control social. Vivienda obrera asociada a centros industriales”, en *Ciudades*, 21, pp. 79-98.

DOI: <https://doi.org/10.24197/ciudades.21.2018.79-98>

Resumen: Ciudad Pegaso fue promovida por la Empresa Nacional de Autocamiones (ENASA), vinculada al Instituto Nacional de Industria, para dar alojamiento a sus empleados. Es un ejemplo precoz de poblado industrial fruto de las políticas urbanísticas de la época (esbozos 1949, primera fase 1956, segunda fase 1960). En él confluyen las ideas falangistas de la “Ciudad del Movimiento” (ciudad orgánica y cerrada en la que queda superada la lucha de clases por yuxtaposición en el espacio de todas ellas) y por otra parte, la tendencia del régimen a favor de la segregación de las masas obreras en barrios de extrarradio como forma de control social.

Palabras clave: poblado industrial, urbanismo ideológico, segregación/yuxtaposición, control social.

Abstract: Ciudad Pegaso was promoted by the Empresa Nacional de Autocamiones (ENASA), linked to the Instituto Nacional de Industria, to provide housing for its employees. It is an early example of an industrial district created by the urban policies of the time (sketches 1949, first phase 1956, second phase 1960). There, the Falangist ideas of the “Ciudad del Movimiento” (an organic and gated city in which the class struggle is overcome by their juxtaposition in the same space) come together, and on the other hand, the tendency of the regime in favor of segregation of the working masses in suburban neighborhoods as a form of social control, come together.

Keywords: industrial district, ideological urbanism, segregation/juxtaposition, social control.

1. POLÍTICA SOCIAL

El trazado y concepción de Ciudad Pegaso, como los de otras promociones de vivienda social de la época, son propios de los condicionantes de la situación política y social que vivía el país. La política de vivienda más modesta va a pasar a un primer plano a la hora de la reconstrucción (1939-45). Era ya un instrumento programático del ala falangista del bando nacional, antes de que acabase la Guerra Civil.

En la reunión de Burgos de 1938 organizada por Pedro Muguruza se determinaron las directrices de la futura “ciudad del Movimiento”. Era un discurso basado en la promoción de la idea de familia tradicional y del hogar como unidades básicas de la sociedad, más allá del valor que se daba al individuo. Se pretendía superar por medio de la arquitectura la lucha de clases y el método consistía en evitar la construcción de barriadas obreras aisladas. La segregación espacial de las distintas clases sociales se percibía como un peligro porque pone de manifiesto la diferencia entre ellas. Los falangistas, con Muguruza a la cabeza, promovían barrios ocupados por gentes de diferente rango como garantía de la armonía social. Un ejemplo es el anteproyecto del poblado del Cerro Palomeras de agosto de 1939, tal como relata Fernando Terán:

“Destaquemos tan sólo que el programa contiene, entre otros elementos, una plaza mayor con iglesia, alcaldía, casa del partido, campo anejo de concentraciones para reuniones del Movimiento, ermita y calvario de los caídos, y finalmente, lo que es más sorprendente, el “palacio del noble”, ya que los autores estiman conveniente, como declara la memoria, renovar la tradición española y vincular a “una familia de abolengo” la vida social del poblado” (Terán, 1978, p. 150)

Como comenta Carlos Sambricio sobre la arquitectura y el urbanismo entendidos desde el régimen, más allá de la escenografía historicista como distanciamiento del racionalismo de la República, la Primera Reunión de Arquitectos de FET y JONS intentará plantear esquemas más relacionados con la reforma de la ciudad que con el tema de un nuevo estilo arquitectónico.

Más tarde, ya terminada la contienda civil e iniciada la II Guerra Mundial, se harán patentes las diferencias entre el modelo político que proponía Falange y el nuevo Estado de Franco; a pesar de todo, la influencia del partido único en lo tocante al urbanismo seguirá siendo determinante al colocar Franco al mando de los recién creados Servicios Técnicos a Pedro Muguruza. Por otra parte puso al arquitecto José Luis Arrese, falangista sumiso al régimen, al frente del partido (más tarde, entre 1957 y 1960, Arrese será ministro de Vivienda).

Se va a iniciar con la década de los 40 el período autárquico y la aplicación de una economía protecciónista, que provocó una grave recesión para el país. Otro ámbito en el que los falangistas se hicieron fuertes fue la Organización Sindical (lo que después se conocería como el sindicato vertical), regulada por el Fuero del

Trabajo desde 1938 (trasposición de la Carta del Laboro italiana). El capítulo XII, que se refiere a la vivienda, consta de los siguientes puntos:

1.- El Estado reconoce y ampara la propiedad privada como medio natural para el cumplimiento de las funciones individuales, familiares y sociales. Todas las formas de propiedad quedan subordinadas al interés supremo de la Nación, cuyo intérprete es el Estado.

2.- El Estado asume la tarea de multiplicar y hacer asequibles a todos los españoles las formas de propiedad ligadas vitalmente a la persona humana: el hogar familiar, la heredad de tierra y los instrumentos o bienes de trabajo para uso cotidiano.

3.- Reconoce a la familia como célula primaria natural y fundamento de la sociedad, y al mismo tiempo como institución moral dotada de derecho inalienable y superior a toda ley positiva. Para mayor garantía de su conservación y continuidad, se reconocerá el patrimonio familiar inembargable. (Fuero del Trabajo, 1938, BOE 1938:6180)

Los Servicios Técnicos de Falange van a plantear a través del Plan de Ordenación y Reconstrucción de Madrid encargado por Muguruza la creación de la capital del “Imperio” sobre un Madrid destruido. Jesús Iribas en la revista “Reconstrucción” señala en 1940:

“Los actuales accesos, salvo el de la carretera de la Coruña por la Ciudad Universitaria, son insuficientes, sucios, pobres e indignos de una Capital. Es preciso que Madrid tenga accesos de Imperio, amplias arterias que pongan en comunicación fácil el corazón de España con el resto de la Nación” (Iribas, 1940, p. 5)

Se propone, como ya se ha comentado, superar la lucha de clases por medio de la arquitectura y utilizando la idea de familia como unidad elemental de la sociedad. Se promoverá sin llevar a la práctica la heterogeneidad social en los barrios. No se cuestionan las diferencias de clase, su proyecto de barrio orgánico pretende diluir las para evitar confrontaciones sociales. Así José Paz Maroto en su cuaderno “Las obras sanitarias en el futuro Madrid” de 1944:

“...los habitantes de aquellos suburbios y de aquella cintura se encuentren satisfechos, por modesta que sea su vida, y no sientan impulsos de organizar marchas sobre la ciudad” (Paz Maroto, 1944, p. 11)

En la práctica, el Plan de Bidagor para Madrid de 1941, va a dejar de lado la idea de ciudad orgánica del Movimiento y en su diseño pesa la influencia del proyecto Zuazo-Jansen de 1929. Se prevé la creación del anillo verde alrededor del Ensanche y una red de poblados satélite en su entorno. Estos poblados satélite absorberían las masas de población que se trasladaban hacia la capital para escapar de la miseria y responden claramente a un esquema de zonificación. Se trataba de promover la

segregación obrera como método de control social.

Éste es el criterio del colaborador de Bidagor, Martínez de Lamadrid, cuando habla en el Boletín “Gran Madrid” en 1948 sobre la distribución de la población en los cinturones industriales:

“La distribución de estas zonas, además de responder a los criterios normales de zonificación para este uso ya conocidos (...) ha obedecido fundamentalmente a la necesidad de localizar las masas obreras en sectores de la ciudad, y mejor aún, en núcleos satélites de población con vida material autónoma, en fácil contacto con su comarca rural. De esta forma las zonas industriales constituyen verdaderos baluartes defensivos contra la invasión de masas de población inactivas que se sitúan en los alrededores, constituyendo los cinturones suburbanos de miseria contra la que se lucha difícilmente” (Martínez de Lamadrid, 1948 en Terán, 1999, p. 25)

En este mismo texto Martínez de Lamadrid alaba las “condiciones favorabilísimas” de la zona industrial de San Fernando de Jarama y explica cómo la construcción de los poblados de viviendas asociados a los centros industriales se ve retrasada debido a la dificultad de financiación de las infraestructuras de servicio. Por esta razón, añade, se sitúan estas zonas junto a grandes vías de acceso o nudos y estaciones ferroviarias que reducen este inconveniente.

El Plan de Madrid basado en la zonificación, la distribución de población en poblados satélites y la definición del núcleo central como unidad cerrada separada por el cinturón verde, no dio el resultado previsto debido al fenómeno de la inmigración. Miles de personas siguieron llegando a la capital para vivir hacinadas en condiciones precarias. A pesar de la posterior ampliación de Madrid por anexión de los municipios limítrofes y la creación de la gran área metropolitana, el Plan se vio superado y muy pronto (años 50) se edificó sobre los terrenos del anillo verde, ya que se trataba de suelo barato con una localización privilegiada. Entre tanto, la llamada “ciudad del Movimiento” había caído ya en el olvido.

2. EMPLAZAMIENTO

El poblado de Ciudad Pegaso se localiza al final de la Calle Alcalá de Madrid a la altura del kilómetro 10 de la Nacional II. Ocupa una superficie de 286.444 m² y pertenece administrativamente al barrio de Rejas del Distrito Municipal de San Blas, aunque en su origen ocupaba terrenos de los municipios de Canillejas, Barajas y Alameda, ocupando la mayor parte, terrenos del término de Barajas.

El barrio queda definido desde su origen por la presencia cercana del Aeropuerto de Barajas así como la carretera de Barcelona. Se encuentra encajada en una hondonada arenosa (descendente en sentido oeste-este y suavemente ascendente en sentido norte-sur) rodeada de las áreas de afección de distintas infraestructuras. Su conexión a la estructura viaria metropolitana se basa en su relación con la Nacional II

y su vía de servicio. Ésta se corresponde en ese punto con la prolongación de la calle Alcalá y es su único punto de acceso (norte). La propia topografía del lugar provoca la obligatoriedad del acceso único y la distribución de viales interiores no conectados a la trama urbana circundante. Bien es verdad, que en el momento de la construcción, no había trama viaria preexistente.

3. CIUDAD PEGASO: EVOLUCIÓN Y ANÁLISIS MORFOLÓGICO

El poblado de Ciudad Pegaso fue diseñado por Francisco Bellosillo y Juan Bautista Esquer. La Empresa Nacional de Autocamiones (ENASA), vinculada al Instituto Nacional de Industria (INI), fue quien encargó el proyecto. Es un ejemplo de vivienda social de la década de los 50 como forma de expansión de la ciudad de Madrid a lo largo del eje de la carretera de Barcelona en base a la especialización de colonias residenciales.



Fig. 1. Foto aérea de Ciudad Pegaso (Primera fase) Fuente: www.ciudadpegaso.com

3.1. Orígenes

El proyecto original de 1949 sufrió diversas modificaciones por el hecho de situarse junto al aeropuerto (ordenanzas de protección de vuelo). El poblado se construyó en dos fases, la primera en 1956 con el desarrollo del proyecto de urbanización (infraestructuras básicas de alcantarillado, abastecimiento de agua y ajardinamiento) así como la edificación de las primeras 589 viviendas y los equipamientos asociados (locales comerciales y centro cívico). La segunda fase se realizó en 1960 y consistió en la construcción de 738 viviendas, además de los restantes equipamientos (áreas de ocio específicas, locales comerciales, el colegio o las zonas deportivas).

3.2. Evolución posterior

En 1957, terminada la primera fase, el poblado estaba constituido por tres áreas diferenciadas separadas por un vacío. Se percibe el conjunto como una urbanización cerrada al exterior pero de carácter abierto en lo que respecta a sus espacios interiores. Las barreras son elementos de la topografía, como las zonas de afección de las vías del tren que separan las viviendas de mayor rango. Pero el resto de viviendas unifamiliares (mandos intermedios) no cuentan con cerramiento físico en los límites de parcela aparte de un elemento vegetal (seto). Todo el ámbito está ajardinado, las viviendas unifamiliares poseen un espacio verde propio y los bloques, por su parte, están separados por espacios interbloque también ajardinados. Las barreras perimetrales son tratadas con una banda de masa vegetal.

Por aquel momento, empiezan a surgir otras áreas residenciales. Al oeste, más allá de la línea de ferrocarril, se encuentra la avenida de Aragón y en torno a ella aparecerán otras colonias como la de Los Carteros, Margaritas, etc. Al sur y al este, todavía no hay más que terrenos de labor. Al norte, la barrera de la Nacional II.

Una vez que se ha finalizado la segunda fase de la Colonia, y avanzada ya la década de los 60, la zona de acceso a Madrid por la Nacional-II comienza a crecer con gran ímpetu en función del polo de desarrollo del Corredor del Henares. Aparecen áreas industriales y comerciales (como la fábrica de Coca-Cola) y residenciales (colonia Barrio Aeropuerto). Ciudad Pegaso por su parte es, gracias a la ejecución de las últimas viviendas, un conjunto unitario aunque formado heterogéneamente por elementos diferentes y segregados entre sí.

En la década posterior, los 70, se va a producir la privatización de las viviendas al ofrecerse la opción de compra a los trabajadores de la empresa. Este hecho, sin embargo, no va a provocar un excesivo cambio en la morfología de la colonia, ya que se respeta en general la configuración de la misma. Aparecen nuevos cerramientos de parcela sustituyendo por medio de tapias y vallados los antiguos setos vegetales. También se levantan garajes y otras construcciones complementarias a las viviendas unifamiliares y pareadas en la parte posterior de las parcelas.

3.3. Trama urbana

La trama urbana se plasma en base a 11 calles paralelas en sentido este-oeste y 7 avenidas norte-sur. Su trazado tiene un carácter privado y cerrado en sí mismo. Sus características geométricas confirman esta voluntad privativa, presentando unas secciones de ancho escueto (6 metros de calzada para las avenidas y vías perimetrales y 4,5 metros para las transversales con acera en sólo uno de sus bordes). El tráfico circulatorio en todos los viales es de sentido único. El aparcamiento se resuelve en uno de los laterales de cada calle, impuesto por el propio diseño de la sección vial.

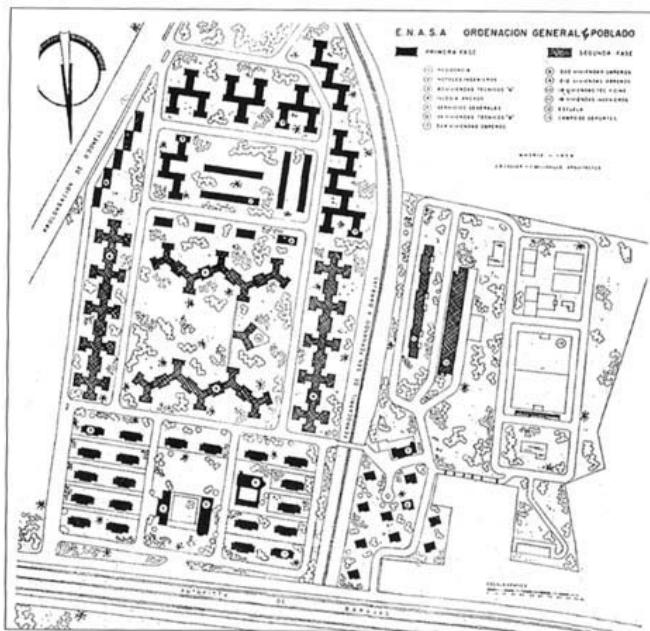


Fig. 2. Plano del conjunto. Fuente: Carlos Sambricio “Un siglo de vivienda social”

Destacan dos grandes espacios libres: la plaza de san Cristóbal (con un carácter de centralidad dentro de la colonia y en torno a la cual se disponen la iglesia y el centro cívico) y la Plaza del Mercado o Mayor, que es la zona verde de situación preeminente en la manzana central del poblado.

Estas decisiones a la hora de proyectar los viales y las zonas verdes van a determinar la cualificación del espacio libre público en espacio libre común. Su concepción de ciudad jardín y el empleo de tipologías diversas de bloque abierto, da lugar a la proliferación de espacios libres interbloque que sumado al tráfico rodado muy limitado hacen de todo el poblado un espacio casi peatonal a pesar de su relativa alta densidad 46,5 viv/Ha.

3.4. Tipologías edificatorias en función del rango

Habrá viviendas para ingenieros que serán viviendas unifamiliares exentas con jardín propio y entrada independiente. En segundo lugar, las viviendas para peritos consisten en viviendas adosadas o pareadas de dos alturas y con jardín propio (tendrán dos modelos y localizaciones diferentes). Por último, las viviendas para el resto de categorías son edificaciones de pisos con cuatro tipologías básicas y sus combinaciones (bloques en Y de 7 plantas, bloques en cruz de 4 plantas, bloques en H y bloques lineales) y que se distribuirán según el tamaño de la familia del empleado (numerosa o no).

Las viviendas para directivos y la residencia de ingenieros se localizaban a lo largo de la Séptima Avenida, de trazado más sinuoso que las demás y con acceso propio desde la vía de servicio de la Nacional II. Seguía un esquema típico de ciudad-jardín frente a la regularidad de trazados del resto del poblado y va a complementarse a partir de la ejecución de la segunda fase con los equipamientos escolar y deportivo. Todos ellos estaban separados físicamente del resto del poblado por la línea de ferrocarril.

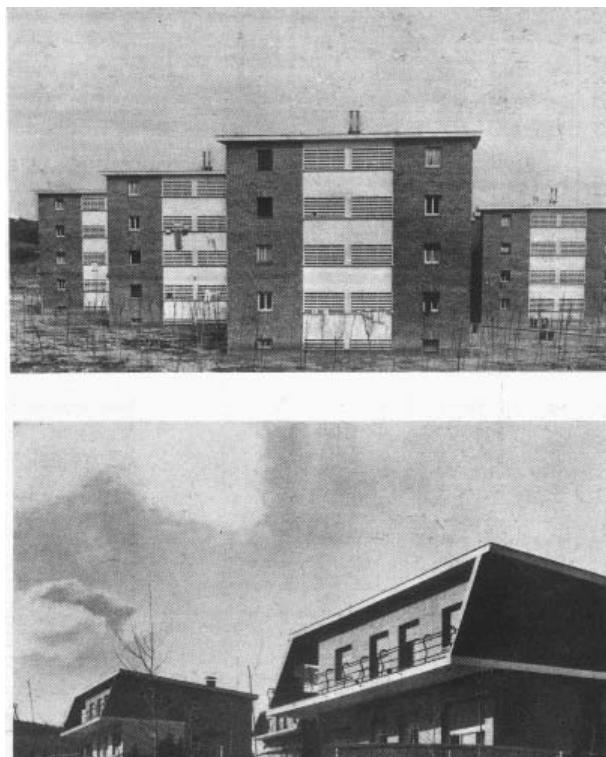


Fig. 3. Viviendas construidas. Fuente: Revista Nacional de Arquitectura

Las viviendas de peritos se sitúan entre las calles Uno a Cinco y su conjunto representa el área de centralidad del poblado. Asociada a las mismas aparece la Plaza de San Cristóbal, núcleo dinamizador de la vida en común ya que en su entorno se localizan la iglesia y el centro cívico. La Colonia está compuesta de 11 manzanas, 9 de ellas de uso residencial, otra de uso mixto (iglesia y vivienda) y por último, el citado centro cívico (edificio porticado y plaza pública). La tipología residencial responde al bloque pareado de cuatro viviendas en dos alturas disponiéndose dos edificaciones por manzana; esto hace un total de 80 viviendas. Existen otras viviendas para peritos pareadas y con jardín independiente, pero se encuentran insertas en la

trama de bloques y no forman un conjunto específico. Se deduce de su distribución espacial que el grupo de mandos intermedios pretendía ser el aglutinador de toda la comunidad, mezclándose con el conjunto de los obreros mientras que los ingenieros y directivos podían mantener una posición más distante.



Fig. 4. Vista de conjunto. Fuente: www.ciudadpegaso.com

El resto de categorías se localiza en el fondo sur del poblado a partir de la calle Seis hasta la Once. Se trata de bloques de pisos de diferentes tipologías que se sitúan en la zona más alejada de la Nacional II y por tanto poseen una condición de mayor aislamiento respecto a los otros ámbitos de la urbanización. Merecen una consideración especial los bloques en Y ejecutados en la segunda fase alrededor de la Plaza Mayor con un carácter preeminente dentro del resto de edificaciones de bloque, tanto por su morfología como por su situación. Enmarcan el ámbito en el cual se realizaban las actividades lúdicas y de ocio de las categorías de empleados y obreros.

En un principio no estaba proyectada como espacio libre común, en su lugar debían situarse los bloques en Y de 7 plantas combinados de tal modo que creaban (cerrándose entre sí) un patio hexagonal con un jardín interior privado. Sin embargo, durante la ejecución de los mismos se detectó una corriente de agua en el subsuelo que hacía imposible la cimentación del conjunto. Se desplazaron las edificaciones y se creó entre ellas una gran plaza ajardinada, resituando también los equipamientos. El cine ocupó una posición dominante en la nueva plaza pública y el colegio hubo de trasladarse al borde oeste de la colonia, al otro lado de las vías del tren. La plaza pública por tanto adquiere el carácter de espacio central común apoyada en el uso comercial de los bajos de los bloques (como el Economato Laboral del Instituto Nacional de Industria) y en la diferenciación de las circulaciones de acceso a las viviendas que se realizan por el perímetro exterior.

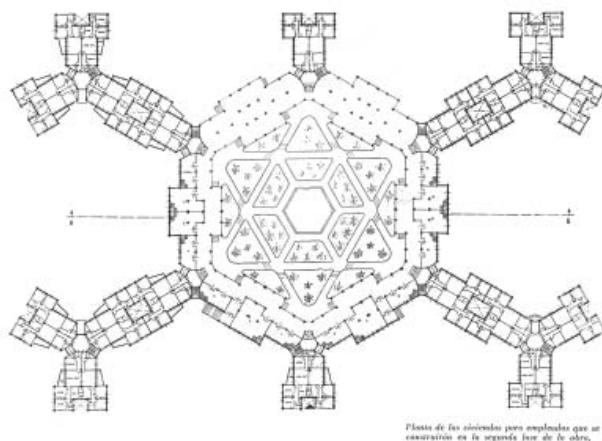


Fig. 5. Plano de bloques en Y (solución descartada) Fuente: Revista Gran Madrid

Es interesante constatar que aunque el motivo fue más o menos azaroso (el nivel freático que hizo imposible la cimentación proyectada), la opción de separar los bloques en Y creando una plaza central en el área de la vivienda obrera posibilitó la apropiación del espacio común en esta sub-zona de la Ciudad. El área de centralidad diseñada con apoyo del centro cívico y la iglesia, manifestaba una posición predominante de los peritos dentro de la urbanización de empleados y cierto sentido de tutela de la vida en común. De haberse construido el proyecto original, los obreros no habrían gozado de un espacio común propio, más allá de los lugares de paso y las áreas verdes interbloque. En todo caso sólo existiría la posibilidad de disfrutar de un patio acotado y encerrado entre bloques de 7 plantas. Sin embargo, gracias a la aparición de la Plaza del Mercado o Plaza Mayor y la localización en su perímetro del Economato y otros locales comerciales, aparece un área central alternativa dentro de la barriada obrera y asociada al equipamiento social y cultural exclusivo, el “Grupo Empresa”. Es así que los obreros tienen la posibilidad de hacer suyo todo el espacio público, partiendo de una gran zona verde (el mayor espacio abierto de todo el conjunto) y extendiéndose a través de las zonas ajardinadas interbloque hasta el perímetro también verde.

4. ASPECTOS SOCIALES DE CIUDAD PEGASO

Esta segregación social no va a ser solamente efecto de las diferencias morfológicas de los espacios que ocupan los diferentes colectivos. Existe una reglamentación del uso de los espacios y distribución de los mismos según estas categorías sociales, que va a determinar la forma de apropiación del espacio y la posibilidad de acceso a los diferentes equipamientos de cada uno de los grupos que forman la comunidad. Esta reglamentación va a destinar los diferentes lugares de ocio

respondiendo a la jerarquía social: “Residencia de ingenieros” para los directivos y el “Grupo de Empresa” para los obreros. El uso privativo de los equipamientos según la clase social, hacía que estas diferencias jerárquicas implicaran no sólo a los trabajadores de la empresa sino también a sus familiares.

Los únicos espacios comunes para todos los colectivos sociales eran la parroquia de San Cristóbal y el colegio o “Grupo Escolar”. Las instalaciones deportivas también eran utilizadas por toda la comunidad, pero con cierta ordenación por grupos.

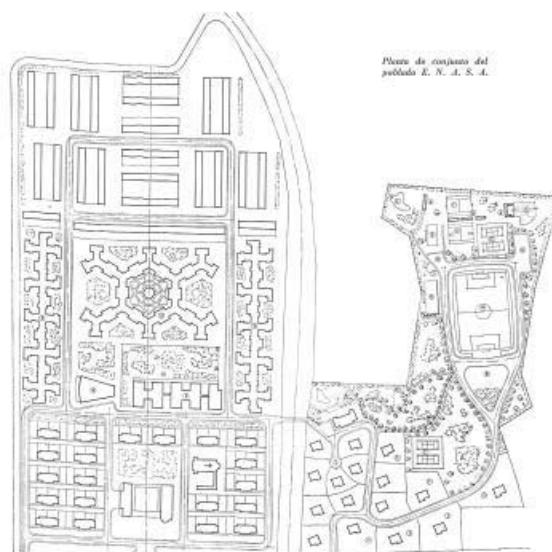


Fig. 6. Plano de conjunto (solución descartada) Fuente: Revista Gran Madrid.

4.1. Reglamento interno

Los arrendatarios de las viviendas debían cumplir una serie de requisitos para acceder a una de estas viviendas. Las cuotas de alquiler no eran elevadas, por lo que se trataba de un derecho bien apreciado. Existía un “Reglamento para la utilización de las viviendas protegidas y de renta limitada de ENASA”. Igualmente estaba regulado el uso de los equipamientos y locales de ocio. Respecto a los locales comerciales se establece que los artículos o servicios ofrecidos por cada establecimiento sean de utilidad para la comunidad.

El Reglamento, aparte de las consideraciones de diferenciación en la tipología de vivienda, establecía ciertos requisitos a cumplir. Para la adjudicación de la misma se consideraba el grado de cargas familiares, las condiciones de alojamiento previas al momento de adjudicación, la importancia del cargo del adjudicatario y su rendimiento, así como la antigüedad en la empresa. No sólo se regulaba el momento

de la adjudicación; para ser usuario de las viviendas también había establecidas ciertas obligaciones: ser productor de ENASA, gozar de la consideración en la empresa y no tener notas desfavorables en el expediente, no tener otra vivienda en propiedad (si la que se tenía era en régimen de alquiler, la empresa se reservaba la opción de entregarle una dentro del poblado) y estar casado o con familiares a cargo, siendo preferente el primer caso.



Fig. 7. Viviendas para obreros. Fuente: fotografía de la autora.

Los hijos que a su vez fuesen productores de la empresa tendrían preferencia en caso de defunción del padre. Igualmente se respetaba el contrato de inquilinato a la viuda o los hijos hasta que alcanzasen la mayoría de edad en caso de fallecimiento, y mientras viviese el arrendatario y sus hijos fueran menores, en caso de incapacidad permanente motivada por un accidente laboral.

Se organizaba la vida de los usuarios hasta los detalles más insignificantes, desde el control por medio de fichas de los habitantes de las viviendas (familiares dependientes del cabeza de familia o personas de servicio) hasta el cumplimiento de las Ordenanzas de la Policía Urbana de Madrid, con las siguientes prohibiciones: tener aves o animales domésticos, evacuar basuras de manera irregular, sacudir alfombras después de determinada hora, colgar ropa en fachadas exteriores o hacer mudanzas utilizando las escaleras. De igual modo, no se podía hacer ruido, cantar o discutir en voz alta por la noche, ni “hacer uso abusivo de los aparatos de radio”, tampoco estaban permitidos los “escándalos y ofensas al decoro moral público.”

Otras obligaciones respondían a la necesidad de encargarse por turnos de servicios a la comunidad y de hacer cumplir a toda la familia las prescripciones sanitarias e higiénicas, así como la asistencia escolar. Las reparaciones y mantenimiento corrían

a cargo de la empresa siempre que no estuvieran motivadas por el mal uso. En cualquier caso, los vecinos debían consentir las visitas de inspección del Instituto Nacional de la Vivienda o de la Dirección de la Empresa.

El desahucio se contemplaba en las siguientes situaciones: por cese en la empresa, por falta de pago del alquiler, por ocupar la vivienda indebidamente o por no ser el domicilio permanente, por cambio de uso de la misma, por cesión o subarriendo aunque no existiese afán de lucro, por daños a la edificación o ejecución de obras sin permiso, por realizar actividades no permitidas (“immorales, peligrosas, incómodas o insalubres”), por falta de higiene o moralidad, por escándalo o maltrato de palabra u obra a otros inquilinos o sus familiares, o por lo que se considerase como infracción grave dictada por la Empresa y los Reglamentos vigentes en cada caso.



Fig. 8. Viviendas para mandos intermedios. Fuente: fotografía de la autora.

La Junta Administrativa según el artículo 32 del Reglamento, vela por el cumplimiento del mismo, sirve de correa de transmisión entre la Empresa y los usuarios de las viviendas y hace las funciones de Policía Municipal. También se determina su composición: su presidente será siempre el secretario de los servicios sociales de la empresa y además de los cargos de secretario, tesorero y tres vocales designados por la dirección, incluirá al párroco del poblado, todos ellos con voz y voto. También se nombrarán “jefes de bloque” y otro jefe por cada grupo de viviendas unifamiliares. En general, la Junta se encarga de cobrar los alquileres, instruir los expedientes y tramitar los desahucios.

Se incluye también un apartado de sanciones, que según las disposiciones del Reglamento consisten en multas de entre 10 y 500 pesetas pudiendo llegar al desahucio en caso de “reincidencia o contumacia.”

El control de la vida de los residentes a través de este Reglamento era intenso. Cada trabajador tenía muy presente la necesidad de conservar el orden en los ámbitos laboral y familiar. Se mantenía la disciplina en la empresa por medio de la amenaza de despido. Una vez fuera del horario laboral la coerción venía dada por el miedo al desahucio. En ambos casos, la posibilidad de cometer una falta provocaba la pérdida de ambos bienes, la vivienda y el puesto de trabajo. Por otro lado se promovía el compromiso del trabajador con la empresa implicando a sus familiares, ya fuese en el uso de instalaciones y servicios (consultorio médico, asistencia al colegio de los hijos en edad escolar, etc.), así como en las facilidades de incorporación de los mismos a un futuro empleo en la fábrica.



Fig. 9. Viviendas para directivos. Fuente: fotografía de la autora.

5. SITUACIÓN EN EL PLANEAMIENTO

Los niveles de protección del ámbito se recogen en el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid (PGOU) de 1997.

5.1. Determinaciones del planeamiento anterior

La Ordenanza que afecta al ámbito de Ciudad Pegaso en el PGOU de 1985 es la ordenanza reguladora 3 nivel a) mantenimiento de la edificación. Se consideraba Ciudad Pegaso como un conjunto unitario.

Las zonas verdes que se incluyen en el concepto de “espacios libres públicos” son la Plaza Mayor como elemento destacado y otros espacios ajardinados de menor entidad, como las barreras verdes frente a la N-II o ciertos esponjamientos interbloque. Son calificados como equipamientos: la iglesia, el cine y el colegio; por el contrario, el centro cívico no consigue tal calificación. En lo referido a la catalogación de

edificios, ninguno merece, dentro del área, ningún tipo de protección. La ordenanza del PGOUM 1985 ha resultado efectiva.

Ya tradicionalmente, debido a la especial relación de los inquilinos con el propietario ENASA las obras en los inmuebles estaban muy restringidas. ENASA se encargaba del mantenimiento general del poblado y sus edificaciones, mientras que al ocupante de cada vivienda sólo le estaban permitidas las reparaciones de carácter menor. Esta condición de barrio inalterado se va a mantener en el tiempo a pesar de la privatización de las viviendas, por la decisión del PGOUM de 1985, de incluirlo en la ordenanza 3^a, nivel a): mantenimiento de la edificación. Objetivo cumplido en gran parte a excepción de las pequeñas modificaciones ya comentadas: cierre de parcelas con tapias y vallados, donde anteriormente sólo había un seto y construcción de edificaciones complementarias (garajes) en las traseras de las viviendas.



Fig. 10. Iglesia de san Cristóbal. Fuente: fotografía de la autora.

5.2. Situación actual: PGOUM 1997

El Plan General de 1997 distingue dentro de Ciudad Pegaso dos ámbitos diferenciados:

Por una parte, el sector de vivienda unifamiliar más íntimamente relacionado con la iglesia y el centro cívico. Constituye un elemento de centralidad dentro del poblado (Plaza de San Cristóbal) y está conformado por 11 parcelas dispuestas según una trama regular y ortogonal. Se trata del conjunto de viviendas dedicadas a los

mandos intermedios incluido dentro de la primera fase de la promoción.

Por otra, el resto de edificaciones pertenecientes tanto a la primera como a la segunda fase y los equipamientos y espacios libres asociados.

El primero, constituye el ámbito de aplicación de un Plan Especial correspondiente con el Área de Planeamiento Remitido (APR) 20.06 “Colonia Ciudad Pegaso” del PGOUm de 1997 (según aparece publicado en el BOCM Núm. 86 p. 73 del 11 de abril de 2008). En total 46.363 m² de suelo residencial al que corresponden ciertas normas de “protección y conservación de las características morfológicas y tipológicas del tejido urbano, de la edificación y usos”.

El ámbito de aplicación de este Plan Especial recibe la consideración de colonia histórica ya que las ordenanzas que le atañen contienen los parámetros y condiciones de la edificación y uso que particularizan la norma zonal 2 de las Normas Urbanísticas. Se protege la tipología de la edificación (posición, volumen y composición), así como la trama urbana (espacios libres y estructura parcelaria), cualquier obra de restitución o reconstrucción deberá seguir las condiciones establecidas en el Catálogo de la Edificación-Modelo, se definen las características a proteger (disposición de volúmenes y alturas, la composición, tratamiento y elementos de fachada, cornisas y cubiertas, así como ritmo y disposición de huecos), y se protege también el arbolado de la colonia y los cerramientos de parcela. Además en lo que se refiere a la Catalogación de Edificación-Modelo se señalan dos edificaciones singulares, la iglesia y el centro cívico, con asignación de modelo específico.

En lo que respecta al poblado en su totalidad, recibió en 2005 la consideración de Zona de Rehabilitación Integrada por la cual, ha conseguido ayudas para la rehabilitación privada de edificios y viviendas, encaminadas a adecuar la habitabilidad de las mismas y mejorar las condiciones estructurales y funcionales de aquellos. También se pretende mejorar la accesibilidad y sostenibilidad de los inmuebles. Se actuará así mismo en la renovación de las instalaciones urbanas obsoletas y en eliminar los tendidos aéreos. Por último, se implementará la accesibilidad en calles y plazas, eliminando barreras arquitectónicas y acondicionando los espacios libres como zonas estanciales ajardinadas.

Otro ámbito de actuación es el Área de Planeamiento Remitido (APR) 20.03 “Vía de la Gasolina Sur” del PGOUm de 1997 y que coincide con el trazado de la línea de ferrocarril que daba servicio al Aeropuerto de Barajas. En su lugar, se ha creado una vía ciclista y una franja de zonas verdes que conecta peatonalmente (y para vehículos de emergencia) los dos barrios separados por la Nacional-II, Ciudad Pegaso y Alameda de Osuna.

Por último, aunque queda ya fuera del ámbito pero en su día perteneció a Ciudad Pegaso como parte de sus instalaciones deportivas, el Área de Planeamiento Remitido (APR) 20.02 “Ciudad Pegaso” del PGOUm de 1997 y que consiste en una

promoción de vivienda nueva asociada a zonas verdes y un equipamiento deportivo (piscina municipal) que da servicio a todo el Barrio de San Blas.

6. CONCLUSIÓN

Ciudad Pegaso fue creada por una empresa nacional (ENASA) para alojar a sus empleados que en muchos casos no eran obreros especializados, sino inmigrantes rurales sin medios que llegaban a Madrid en busca de un modo de vida mejor. Las consideraciones teóricas que se manejaban en la época determinan claramente la concepción de su diseño. Las ideas falangistas que al inicio de la guerra apelaban a la conciencia proletaria para despertar sentimientos de solidaridad nacional, van a mutar en total desprecio del oponente derrotado una vez acabada la contienda. La “jerarquía suprema” de la Nación aplasta a los vencidos que no sólo han perdido todos sus derechos como ciudadanos sino que incluso deberán esforzarse a base de sacrificio y trabajo para recuperar su estatus de “españoles”. Este ideario impregna la vida social y también el urbanismo. Tanto los usos del espacio, como su relación con la ciudad y la forma de entender el binomio de medios de producción y organización social responden a la ideología dominante. Todo el conjunto debe su configuración a estos esquemas mentales en los que predomina el aislamiento respecto al exterior y la segregación tipológica y espacial en función de la escala social de sus habitantes al interior. La realidad es la trasposición del esquema jerárquico de la empresa sobre el plano: viviendas unifamiliares para directivos, viviendas pareadas para mandos intermedios y bloques para el resto de categorías.



Fig. 11. Espacios interbloque. Fuente: fotografía de la autora.

Sin embargo, la caracterización tipológica del estatus dentro de la empresa no se va a considerar un instrumento suficiente para marcar la diferenciación social. Para enfatizar la distinción entre ellas también se va a utilizar la simple separación física, apreciándose desde la primera fase de 1956 tres mundos claramente diferenciados. Los obreros se encuentran localizados en el extremo sur formando un conjunto de agrupaciones de bloques con alta densidad de viv/Ha (conformando un tejido típico de barrio obrero de extrarradio, con disposiciones más o menos orgánicas). Las viviendas de peritos e ingenieros técnicos, 11 manzanas ordenadas ortogonalmente de forma regular y que podría representar un ejemplo de poblado racionalista de nueva planta. Por último, las viviendas unifamiliares exentas de los directivos, organizadas según el modelo de ciudad-jardín. Éstas aparecen segregadas del resto por una barrera física (el trazado de la línea ferroviaria) y gozan de algunos privilegios respecto a las demás (parcela propia con jardín, acceso independiente desde N-II).

Como comunidad cerrada tenía un reglamento interno que cumplir, que organizaba la vida (incluso privada) de los residentes hasta el punto que podían resultar expulsados (amenaza de desahucio) si infringían dichas reglas. Además cada edificio contaba con un informante o “jefe de bloque” y los inquilinos debían responder ante una Junta Administrativa regida por el sindicato vertical.

El diseño original negaba la posibilidad de un espacio común propio a los obreros, dando un trato preeminente a los cargos técnicos y medios en el control del espacio. Una modificación de última hora hizo posible la creación de una plaza central, que aunque sometida a vigilancia (por una asociación ligada al Opus Dei en un primer momento y la Guardia Civil poco después), supuso un lugar de encuentro y de resistencia para los trabajadores rasos. No obstante no se puede olvidar que el poblado fue concebido como un espacio de control y que el resultado final supuso en cierta medida un relajamiento de la rigidez del diseño original por una mera cuestión técnica (el nivel freático). Responde tanto al azar como a la justicia poética.

BIBLIOGRAFÍA

- Arias, David (2016), “Ciudad Pegaso, una distopía perdida en el tiempo”, en *Madriz*, 14-9-2016, <http://www.madriz.com/ciudad-pegaso-una-distopia-perdida-en-el-tiempo/>
- Bidagor, Pedro (1996), “Circunstancias históricas en la gestación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 12 de mayo de 1956”, Madrid, Ciudad y Territorio. XXVIII, pp. 107-108.
- Chueca, Ricardo (1983), *El fascismo en los comienzos del régimen de Franco. Un estudio sobre FET-JONS*, Madrid, Centro de Investigaciones Sociológicas.
- Equipo de análisis regional y urbano, Dpto. de Estructura Económica. UCM (1976), “Madrid 1939-1957: Notas para el análisis estructural de un crecimiento” en *Arquitectura*, 199.
- España (2015), “Fuero del Trabajo, 9 de Marzo 1938” *BOE 10 de marzo de 1938* Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, Alicante 2015, disponible en: <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmc008>
- Esquer de la Torre, Juan Bautista y Bellosillo García, Francisco (1958), “Poblado para obreros y empleados (Ciudad Pegaso)” *Revista Nacional de Arquitectura*, 201, pp. 1-5.
- González, Juan Ramón (2005), “Ciudad Pegaso” Página web dedicada a la historia de Ciudad Pegaso, <http://www.ciudadpegaso.com>
- Iribas, Jesús (1940), “Plan de accesos de Madrid” *Reconstrucción*, 7. Madrid, Dirección General de Regiones Devastadas y Reparaciones.
- López Díaz, Jesús (2007), *La vivienda social en Madrid 1939-1959*. Madrid, Mº de Vivienda.
- Martínez de Lamadrid, Adelardo (1940), “Aspectos industriales de la ordenación de Madrid” *Reconstrucción*, 7, Madrid, Dirección General de Regiones Devastadas y Reparaciones.
- Martínez de Lamadrid, Adelardo (1948), “La creación de zonas industriales en Madrid” *GRAN Madrid: Boletín informativo de la Comisaría General para la Ordenación Urbana de Madrid y alrededores*, 3.

Martínez Reverte, Jorge (1976), “Economía política de la autarquía (1939-1959)” en *Arquitectura*, 199.

Mazario Torrijos, Carlos (2003), “El poblado de Ciudad Pegaso” en Sambricio, Carlos -coord.- *Un siglo de vivienda social: 1903-2003*, Madrid, Nerea.

Paz Maroto, José (1944), “Las obras sanitarias en el futuro Madrid”, en *Sección de Cultura e Información*. Madrid, Artes Gráficas Municipales.

Pérez Matesanz, Manu (2016), “Ciudad Pegaso. Cada uno en su lugar”, *ctxt Contexto y Acción*. 11-5-2016, disponible en <http://ctxt.es/es/20160511/Culturas/5934/colonia-Ciudad-Pegaso-barrio-por-clases-Madrid-urbanismo.htm>

“Poblado para personal de la Empresa Nacional de Autocamiones, S.A. en Barajas” (1955), en *GRAN Madrid* Boletín informativo de la Comisaría General para la Ordenación Urbana de Madrid y alrededores, 27.

Sambricio, Carlos (1976), ”Ideologías y reforma urbana, 1920-1940”, en *Arquitectura*, 199, Madrid.

Sambricio, Carlos -coord.- (1999), *La vivienda en Madrid en la década de los 50: El Plan de Urgencia Social*. Madrid, Electa.

Sambricio, Carlos (2004), *Madrid, vivienda y urbanismo: 1900-1960*, Madrid, Akal.

Solá Morales, Ignacio (1976), “La arquitectura de la vivienda en los años de la autarquía (1939-1953)”, en *Arquitectura*, 199.

Terán, Fernando (1976), “Notas para la historia del planeamiento de Madrid. De los orígenes a la Ley Especial de 1946”, en *Ciudad y Territorio* 2/3.

Terán, Fernando (1978), *Planeamiento urbano en la España contemporánea (1900/1980)*, Madrid, Alianza.

Reconversión de espacios portuarios y privatización de la fachada litoral de A Coruña: una lectura crítica

Reconversion of port areas and privatization of the waterfront of A Coruña: a critical reading

ALBERTO RODRÍGUEZ-BARCÓN

Doctor en Sociología

Investigador postdoctoral

Centro de Investigação do Território, Transportes e Ambiente (CITTA).

Universidade do Porto, Porto, Portugal

arbarcon@fe.up.pt

ORCID: [0000-0002-9266-3199](https://orcid.org/0000-0002-9266-3199)

ESTEFANÍA CALO

Doctora en Sociología

Profesora interina

Departamento de Dirección de Empresa y Sociología, Grupo de Estudios Territoriales,

Universidad de Extremadura, España

calo@unex.es

ORCID: [0000-0003-3846-5869](https://orcid.org/0000-0003-3846-5869)

RAIMUNDO OTERO-ENRÍQUEZ

Doctor en Sociología

Profesor ayudante doctor

Departamento de Sociología y Ciencias de la Comunicación, Grupo de Estudios Territoriales,

Universidade da Coruña, A Coruña, España

rotero@udc.es

ORCID: [0000-0002-8074-3765](https://orcid.org/0000-0002-8074-3765)

Recibido/Aceptado: 10-09-2017/ 28-03-2018

Cómo citar: Rodríguez-Barcón, Alberto; Calo, Estefanía y Otero-Enríquez, Raimundo (2018): “Reconversión de espacios portuarios y privatización de la fachada litoral de A Coruña: una lectura crítica”, en *Ciudades*, 21, pp. 99-120.

DOI: <https://doi.org/10.24197/ciudades.21.2018.99-120>

Resumen: En este artículo se analiza la progresiva rehabilitación y privatización de la fachada litoral del centro urbano de A Coruña a partir de la liberalización de espacios industriales-portuarios. Este proceso, que abarca desde el año 2012 hasta la actualidad, ha sido estructurado en tres grandes fases: remodelación del área de la Mariña; privatización de los terrenos de “La Solana”-Hotel Finisterre; y, finalmente, privatización para usos terciarios y residenciales de los llamados “puertos interiores”. El objetivo principal es articular una reflexión crítica en torno a esta profunda transformación de la ciudad en el marco global del turismo urbano y crucerista, y de rehabilitación de los puertos históricos y espacios industriales en desuso.

Palabras clave: puerto, crecimiento, reconversión, turismo, privatización.



Abstract: This article analyses the progressive rehabilitation and privatization of the waterfront of the urban center of A Coruña from the liberalization of industrial-port spaces. This process, spanning from 2012 to the present, has been structured in three major phases: remodeling of the Mariña area; privatization of the land of “La Solana”-Hotel Finisterre; and finally, privatization of the so-called “interior ports” for tertiary and residential uses. The main objective is to articulate a critical reflection on this profound transformation of the city, in the global framework of urban tourism and rehabilitation of historic ports and industrial spaces in disuse.

Keywords: port, growth, reconversion, tourism, privatization.

Los ámbitos portuarios se han convertido en piezas esenciales en la reconfiguración y el desarrollo urbano de las ciudades costeras contemporáneas. Sin embargo, desde mediados del siglo XX se observa una aguda desinversión y alteración de sus funciones tradicionales. La deslocalización de la actividad industrial portuaria da lugar a amplias áreas costeras infrautilizadas en el centro de las ciudades que son revalorizadas e incorporadas a los planeamientos urbanos como espacios vertebradores del cambio de modelo productivo impuesto por el avance global del capitalismo flexible (Schubert, 2007, p. 102). En este contexto de cambio, el entorno portuario se reinterpreta como una prolongación de la ciudad hacia el mar, estableciendo nuevos usos, otros modelos de interacción ciudad-puerto y más oportunidades para la reinversión del capital (Talesnik y Gutiérrez, 2002).

La transformación de los ámbitos portuarios y su importancia en los procesos de reestructuración urbana está íntimamente relacionada con el desarrollo de la llamada economía cultural (Díaz y Loures, 2003; Pratt, 2004). La cultura se consolida como un elemento transversal en la aplicación de políticas de regeneración urbana sustantivadas en el consumo del ocio, del entretenimiento y de la estética. Más allá de su localización privilegiada y la liberación de amplios espacios en núcleos urbanos altamente densificados, la carga simbólica del entorno portuario ofrece el escenario idóneo para comprender el proceso de cambio que se puede clasificar, en esencia, en dos grandes directrices estratégicas. En primer lugar, la potenciación de elementos culturales (museos, arte público, etc.) y espacios de recreo tematizados con una clara orientación turística; en segundo lugar, la intensificación del consumo a través del incremento de la actividad terciaria.

Este trabajo analiza el proceso de reestructuración del espacio portuario de A Coruña y el papel clave que desempeña en la actual configuración morfológica y funcional de su centro urbano. La elección de A Coruña como caso de estudio responde, en primer lugar, a su capacidad para ilustrar un proceso de cambio portuario en una ciudad media en el contexto urbano español. En segundo término, materializa el debate global y contemporáneo sobre las diferentes interpretaciones de la ciudad y los modelos de integración urbana de terrenos industriales en desuso.

Parte de estos modelos lo conforman, en el caso concreto de A Coruña, el discurso “oficial” del proceso de transformación del área, apoyado principalmente por la Autoridad Portuaria, entidad con competencia directa sobre la zona (García, 2010; Zambonino, 2015). Ésta defiende la especulación y privatización como método para obtener liquidez económica que permita sufragar inversiones comprometidas en otros territorios. En el lado opuesto, emerge un discurso “alternativo”, sostenido desde la corporación municipal y algunas plataformas ciudadanas, que aboga por dar más protagonismo a los usos colectivos y culturales de espacios de titularidad pública.

A partir de este planteamiento inicial, nuestro objetivo es desarrollar un ensayo crítico a modo de reflexión sobre el modelo de planeamiento “oficial” que determinadas administraciones públicas proponen para los terrenos portuarios. Analizamos dos aspectos clave para entender este proceso de transformación. En primer lugar, y una vez finalizado el grueso de las obras del Puerto Exterior localizado en el municipio vecino de Arteixo, sugerimos que se está gestando un proceso de privatización del espacio portuario interior desafectado de A Coruña, con la posible venta del suelo público a promotores privados para la ejecución de ambiciosos desarrollos inmobiliarios con un fuerte carácter especulativo. Se analiza, a continuación, la rehabilitación integral de la fachada marítima a través del megaproyecto conocido como “Obras de la Mariña”, que ha modificado la estética visual de la zona costera y potenciado su funcionalidad turística. Finalizamos nuestra reflexión crítica sobre este proceso de cambio urbano, proponiendo posibles herramientas alternativas que superen el enquistado debate actual entre administraciones públicas.

La contemporaneidad del debate, que no tiene visos de alcanzar una resolución a corto plazo, ha condicionado el desarrollo metodológico del trabajo impidiendo disponer de una visión completa y global de la transformación portuaria de A Coruña. La vigencia del fenómeno impide construir o encontrar indicadores e información estadística que permitan desenvolver un análisis más contrastado de la realidad a estudio. Los datos obtenidos corresponden a fuentes de datos secundarias (principalmente periódicos), lo que explica que la reconstrucción histórica del fenómeno de reconversión destile un marcado carácter cronológico. Al desconocer el modo en que se resolverá finalmente el conflicto, se ha descartado proponer hipótesis iniciales de investigación que no podrían ser falsadas o confirmadas en el corto-medio plazo. Por este motivo, subrayamos el carácter reflexivo e inédito del presente trabajo, la interpretación crítica que realizamos de las transformaciones portuarias de la ciudad, y la propuesta de posibles metodologías de participación ciudadana como instrumento de resolución de conflictos. Comenzamos observando la relevancia histórica que el puerto ha tenido en el planeamiento urbano y el desarrollo productivo de la ciudad.

1. BREVE HISTORIA DEL PUERTO Y LA CIUDAD DE A CORUÑA

La ciudad de A Coruña fue erigida por Alfonso IX en 1208 cerca del faro de la Torre de Hércules, de origen romano, para asentar población, defender la costa y fomentar el comercio. La ubicación del puerto, existente desde la época romana en el área conocida actualmente como la Mariña, facilitaba la escala entre el Mediterráneo y el mar del Norte a los comerciantes y armadas, y era un punto de llegada de muchos peregrinos que venían a Galicia desde Inglaterra (Vigo, 2014).

La actividad portuaria se fue fortaleciendo en el tiempo y en el siglo XVIII se acometió la modernización de la imagen de la ciudad con el ensanche y el diseño de nuevas urbanizaciones burguesas ganadas al mar que arroparía la progresiva ampliación del entramado portuario (Vigo, 2014). Se asientan, además, las bases para la expansión del sector conservero y una incipiente industria local. Con la llegada de la navegación a vapor a mitad del siglo XIX, el puerto coruñés inicia un período de fuerte industrialización ante las nuevas necesidades en materia de muelles, calados y maquinaria. Se produce así una mayor diferenciación funcional y segregación simbólica entre el puerto y la ciudad (Nárdiz y Acinas, 1998), y se sientan las bases morfológicas de la configuración del puerto actual. A finales del XIX, y con el aumento de la emigración hacia América, se produjeron ampliaciones y mejoras en el entorno del puerto que culminan a principios del siglo XX con la construcción de edificios dedicados al ocio.

Durante el primer tercio del siglo XX, A Coruña poseía una importante estructura comercial y de servicios, además de albergar funciones administrativas, burocráticas y militares. Sin embargo, la crisis económica internacional de los años 30 perjudicó las actividades relacionadas con el puerto (migración y transporte marítimo), incidiendo negativamente en la actividad productiva de la ciudad (Mirás, 2004).

En 1946 el espacio portuario se extiende hacia el sur con la construcción del muelle pesquero de San Diego en cuyas proximidades se inaugura en 1967 la estación de ferrocarril de mercancías (Santos, 2007, p. 260); y en 1962 comienza la instalación de la refinería de la antigua “Petroliber”, en el conocido como “muelle petrolero”. Ambos enclaves integran, junto a los muelles de Batería, San Diego y Calvo Sotelo, los llamados “puertos interiores” de la ciudad.

A finales del siglo XX, después del desastre ecológico del buque petrolero “Mar Egeo” en 1992, se empieza a hablar de la necesidad de un puerto exterior, idea que toma impulso tras repetirse nuevamente la catástrofe medioambiental con el “Prestige” en 2002. De esta manera, y entre otros factores, en 2005 comienzan las obras en Punta Langosteira, ubicación elegida para el Puerto Exterior en el municipio metropolitano de Arteixo. En el año 2012 éste entra en servicio y, un año después, empieza a acoger las instalaciones del ya antiguo

muelle petrolífero¹. Desde este momento, los “puertos interiores” de A Coruña observan un progresivo vaciado de su vocación industrial-comercial tradicional. Asimismo, se inauguran patrones de desarrollo observados en otras ciudades portuarias españolas que, tras el “re-escalamiento” de sus actividades industriales en clave metropolitana o supramunicipal (Grindlay, 2008a), concluyen en la adjudicación de nuevas funcionalidades a los viejos espacios portuarios ahora absorbidos por la dinámica urbana.

En conclusión, históricamente el puerto ha tenido unos efectos evidentes en la estructura empresarial de la ciudad, con los negocios vinculados con el movimiento de mercancías, pasajeros y pesca, convirtiéndose en un agente transmisor que condicionaba la evolución coyuntural de los sectores económicos urbanos (Mirás, 2004). Pero también se deben subrayar los efectos directos sobre la fisionomía de la ciudad. Las consecutivas transformaciones físicas de A Coruña están ligadas al desarrollo del puerto, transformando visualmente no sólo su línea costera, sino también condicionando la morfología urbana en función de las diversas arquitecturas vinculadas de alguna manera a la actividad portuaria (Busquets, 2008).

2. A CORUÑA COMO “MÁQUINA DE CRECIMIENTO Y ENTRETENIMIENTO”

A mediados de la década de 1970, Harvey Molotch exponía su célebre visión de la ciudad como “máquina de crecimiento” cuya tesis principal sería madurada posteriormente en Logan y Molotch (1987). Se planteaba, entonces, una cuestión muy pertinente para entender los procesos de reestructuración urbana y los discursos ideológicos que los legitiman:

“Creemos que la cuestión sobre quién gobierna, y con qué reglas, debe ser hecha en conjunción a la pregunta también central: para qué” (Logan y Molotch, 1987, p. 50).

La ciudad es concebida como el lugar donde se expresan los intereses de élites territorialmente localizadas. Estas élites deben tejer alianzas temporales y estratégicas entre sí, fundamentadas en objetivos comunes de diferente naturaleza, para competir contra élites de otras geografías por los flujos globales de capital. Dichas coaliciones operan a diferentes niveles, desde una dimensión local (por ejemplo, la competencia entre asociaciones de comerciantes por mejorar sus accesos), hasta otra internacional (la obtención de un gran evento deportivo).

El mantra conceptual del crecimiento, identificado como progreso y bien común bajo la lógica neoliberal, legitima la constante y febril reestructuración de

¹ Información obtenida de la página web del Puerto de Coruña: <http://www.puertocoruna.com/es/autoridad-portuaria/quienes-somos/historia/historia-XXI-2000-2004.html> (última consulta: 27/07/2017).

la ciudad. Herramientas de gestión del espacio, como el planeamiento urbano, son instrumentalizadas para la absorción y reinversión del capital excedente dentro del circuito capitalista (Harvey, 2013). Sin embargo, estos procesos de “crecimiento” enmascaran, con frecuencia, la consecución única de beneficios particulares para estas élites (ganancias especulativas, mejores recursos e infraestructuras, marketing e imagen, etc.) en detrimento del beneficio colectivo.

A nuestro juicio esta teoría proporciona una visión muy esclarecedora sobre cómo se conjugan las relaciones y jerarquías de poder económico en relación con la construcción del lugar; cómo las élites locales influyen y condicionan la vida política de las ciudades; cómo el crecimiento obedece, en última instancia, a intereses particulares; y, finalmente, cómo se mitifica el mismo en forma de práctica urbana a la que se deben plegar todos los recursos colectivos (Ferreira, 2003, p. 211).

No obstante, consideramos también que la teoría de la “máquina de crecimiento” debe ser complementada con la teoría de la ciudad como “máquina de entretenimiento” de Lloyd y Clark (2001). El crecimiento no debe ser entendido únicamente desde su dimensión material, sino que debe ser completado con el capital simbólico y aquellos recursos intangibles susceptibles de generar acumulación económica. Así, la ciudad ha dejado de ser solo un espacio de producción para transformarse en lugar y objeto de consumo. La reconversión de las viejas y degradadas áreas portuarias industriales en atractivos puertos urbanos, con múltiples posibilidades de consumo (hostelería, centros comerciales), de ocio (zonas de esparcimiento, actividades náuticas) y de disfrute visual y estético (arte público, grandes contenedores culturales como museos o auditorios), no escapa a esta lógica de crecimiento (Hoyle, 1994; Meyer, 1999). Esta tendencia se encuentra legitimada por la imposición de un relato común construido en torno al eje discursivo “intervención-crecimiento-progreso” al que se adhieren unánimemente los diferentes actores privados y públicos del suelo (administración pública, entidades financieras, promotores inmobiliarios, asociaciones vecinales y de comerciantes, etc.). Sin embargo, este relato se concretiza a menudo en barrios-espectáculo tematizados y artificiales, escenarios impostados y áreas desprovistas de contenido social.

En el caso concreto de A Coruña, la reconversión del espacio portuario debe ser enmarcada dentro de la construcción coral, entre actores públicos y privados, de una “imagen de marca” que busca potenciar un destino turístico internacional. En este sentido, la ciudad es reinterpretada por los diferentes actores socioeconómicos en términos de “máquina de crecimiento” y de “entretenimiento”, mientras que el relato neoliberal que subyace es interiorizado por el imaginario colectivo como evidencia de “modernidad y progreso” (Ünlü, 2010).

3. CRÓNICA DE UNA PRIVATIZACIÓN ANUNCIADA: TRANSFORMACIÓN EN TRES ACTOS DEL LITORAL URBANO CORUÑÉS

La actual y progresiva deslocalización de las actividades industriales en el puerto de A Coruña está liberalizando amplios espacios en el centro histórico, fundamentales para la configuración urbana de la ciudad. Hablamos, por lo tanto, de una gran área portuaria en el centro urbano que podemos dividir en tres grandes subáreas y que concatenan, en tres actos, un proyecto de transformación pasado (zona de la Mariña), presente (terrenos de “La Solana”-Hotel Finisterre) y futuro (“puertos interiores”) de la fachada litoral de la ciudad (véase Figura 1). La ubicación privilegiada de estos enclaves ha suscitado el interés de diferentes actores privados y ha generado la confrontación directa entre distintas administraciones públicas (fundamentalmente Gobierno Local y Autoridad Portuaria²). Los proyectos de intervención urbana propuestos para estas áreas expresan, mejor que en ninguna otra zona, los modelos de ciudad existentes y constituyen, a día de hoy, el objeto central del debate ideológico en torno a cómo concebir el desarrollo urbano de la ciudad de A Coruña.

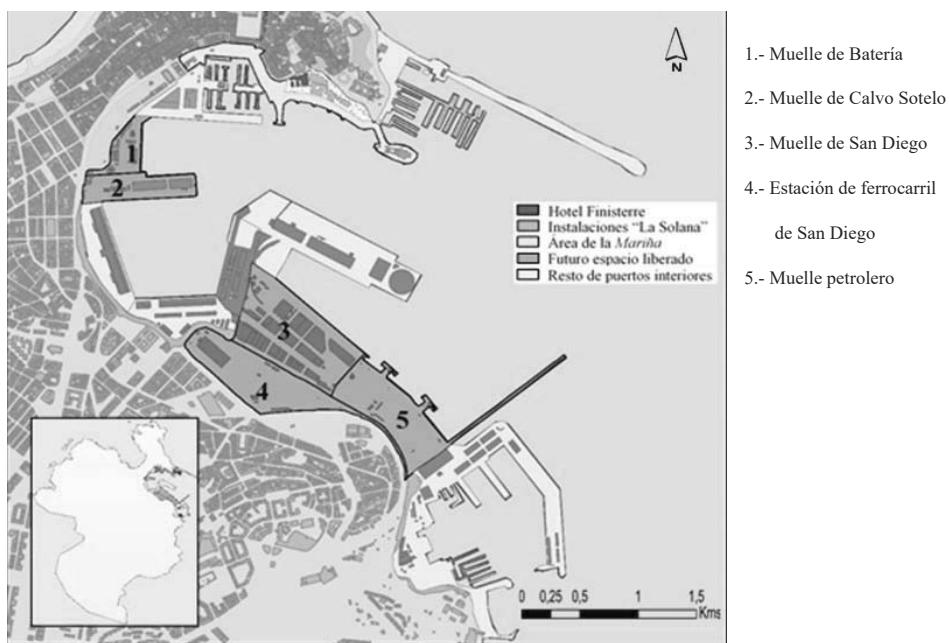


Fig. 1. “Puertos interiores” y obras de la Mariña. Fuente: elaboración propia.

² En el texto se distingue entre Autoridad Portuaria, organismo autonómico dependiente del Ministerio de Fomento y encargado de la gestión de determinado espacio portuario, y Puertos del Estado, entidad de ámbito estatal que supervisa y coordina la actividad de las Autoridades Portuarias.

3.1. Acto primero. Escenario pasado: peatonalización y turistificación de la explanada de la Mariña

El primero de los tres actos que estructuran el proceso de reconversión de la fachada litoral de la ciudad, abanderado por la Autoridad Portuaria, se materializó con la culminación del proyecto de rehabilitación del área de la Mariña. Este enclave conecta los barrios de la Cidade Vella y Peixaría por su fachada sur y constituye la “postal turística” por excelencia de la ciudad. Su función tradicional como área de recreo ha sido reforzada mediante el soterramiento de la circulación rodada y la peatonalización de su superficie (véase Figura 2). La gran explanada resultante finalizada en el año 2015, de más de 50.000 nuevos metros cuadrados, es descrita del siguiente modo por la propia Autoridad Portuaria:

“Se ha conseguido integrar el muelle de Trasatlánticos y la terminal de Cruceros con un acceso cómodo y prácticamente libre de vehículos para los turistas que recorren a pie la dársena de La Marina, plaza de María Pita, calle Real y la Ciudad Vieja, además de devolver a los coruñeses el contacto directo con la franja marítima más representativa de la ciudad” (Autoridad Portuaria de A Coruña, 2015).

Efectivamente, las actuaciones emprendidas por la Autoridad Portuaria para convertir el puerto interior en un recurso turístico capaz de captar nuevos flujos de capital global, comienzan con la inauguración en 2005 de un nuevo Palacio de Congresos y un centro comercial; prosiguen con la inauguración de la nueva terminal de cruceros en 2011, y se culminan cuatro años después con la imponente explanación de la Mariña. La intencionalidad latente de las dos últimas intervenciones es la de proporcionar un vano con capacidad para acoger a los cruceristas que hacen escala en la ciudad, y proporcionarles un acceso rápido a sus principales atractivos turísticos. Tampoco pasa desapercibido en el material promocional del puerto destinado a este tipo de turista, la cercanía de la nueva terminal al centro comercial mencionado, completándose de este modo un circuito planificado de ocio turístico y consumo de rápido recorrido y disfrute (véase Figura 2).

Es constatable como durante la última década el volumen de cruceristas ha experimentado un notable aumento en A Coruña (véase Figura 3), celebrado por los medios de comunicación locales como una vía incuestionable –e imprescindible– de ingresos en un contexto de profunda recesión económica. Se informa de modo puntual a este respecto del número de cruceristas que potencialmente pueden desembarcar en la ciudad, y se presenta como un éxito el incremento del número de escalas previstas año tras año.

En síntesis, la “espectacularización” turística del puerto interior de la ciudad, y la consecuente transformación urbanística de este espacio, se vincula a las metáforas de la “máquina de crecimiento” y de “entretenimiento” a través de la promesa del incremento lineal del turismo de cruceros. En este proceso de conversión del



Fig. 2. Vista frontal y posterior de la explanada de la Mariña. Fuente: fotografías de los autores.

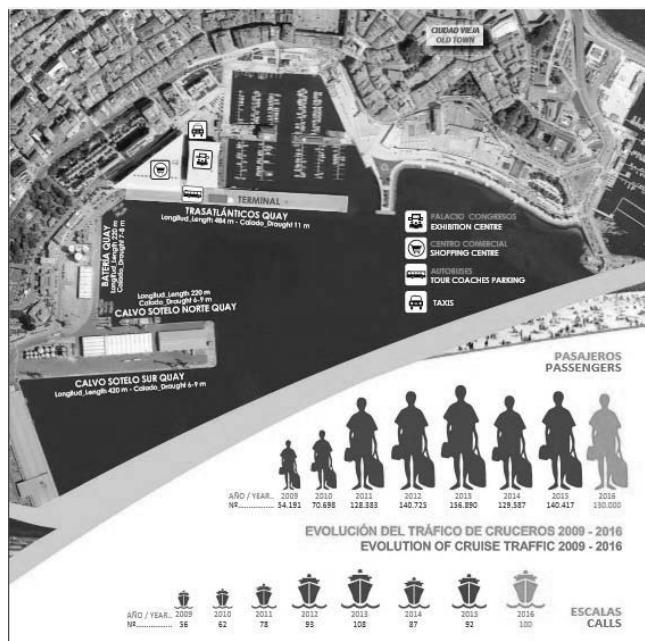


Fig. 3. Material promocional del Puerto de A Coruña como destino crucerista.

Fuente: <http://www.puertocoruna.com/>

espacio portuario en un espacio de consumo, quedan fuera de la discusión pública los impactos sociales y medioambientales que puede generar esta actividad turística en la ciudad. Estos ya están ocupando un lugar preeminente en la agenda política y vecinal en ciudades portuarias mediterráneas como Barcelona, Marsella o Venecia (Legoupil, 2013). Enumeraremos a continuación algunos de ellos.

Primero, la aproximación y el amarre de cruceros en un puerto genera enormes cantidades de residuos altamente contaminantes y de difícil tratamiento (Butt, 2007); en este sentido, se calcula que “el 24% del total de los desechos sólidos que hay en los mares son generados por los cruceros” (Fernández, 2012, p. 4). Las cifras que presenta la Autoridad Portuaria (2015) sobre esta cuestión no son menores: por ejemplo, el volumen de recepción de residuos sólidos del puerto de A Coruña se ha incrementado en el período 2011-2015, de los 1.593 metros cúbicos hasta los 3.125.

Segundo, son muchas las incógnitas que rodean al impacto económico real del turismo de cruceros, tradicionalmente deslocalizado (Fernández, 2012), y los procesos inflacionarios que éste genera, por ejemplo, en los precios del sector hostelero y comercial de la ciudad portuaria de destino. En el caso coruñés, la única investigación sólida realizada a la población cruceña estima su gasto medio durante la visita en 64 € (Mosquera, 2015, p. 58). Dicha cifra, atendiendo a los datos presentados por el Instituto Galego de Estatística (IGE) en el año 2016, es claramente inferior al gasto medio diario del turista internacional que tiene como destino Galicia -estimado en 129 €-, máxime si pensamos que su estancia media es de diez días, y no de unas horas.

Tercero, y aunque, evidentemente, el volumen de cruceristas no alcanza el de otras ciudades portuarias españolas, éste genera también problemas de congestión del tránsito peatonal y la interrupción de las rutinas sociales y comerciales de la vecindad que favorece la progresiva “tematización cultural” del centro histórico y fachada litoral, a la par que intensifica el ya de por sí elevado índice de terciarización de la zona.

En conclusión, la Mariña se ha configurado como un escenario turistificado, que facilita: los procesos de vaciado y “artificialización” del tejido sociológico de la ciudad; la propagación de fenómenos de gentrificación residencial y comercial en el centro histórico (Rodríguez, 2016); la pérdida de elementos pertenecientes a la memoria colectiva de la ciudad (como, por ejemplo, el antiguo edificio de sanidad derruido), así como la desaparición de servicios públicos (antiguo aparcamiento) y la eliminación de espacio verde. De igual modo, esta intervención urbanística ha conllevado un elevado coste público en un contexto de crisis económica³.

³ El coste final del proyecto alcanzó la cifra de 53,4 millones de euros. Fuente: <http://www.laopinioncoruna.es/opinion/2015/07/26/fiasco-megaproyecto-marina/979837.html> (última consulta: 27/07/2017).

3.2. Acto segundo. Escenario presente: privatización de los terrenos de “La Solana” - Hotel Finisterre

Con la intervención sobre la Mariña se daba inicio, en la práctica, a la transformación del área portuaria y, por extensión, del paisaje urbano del centro histórico de A Coruña. Una vez finalizada ésta, el foco de interés bascula actualmente hacia otros espacios portuarios liberados de su actividad industrial tradicional como es el caso del amplio complejo deportivo y de recreo de “La Solana”, y del hotel de cinco estrellas “Finisterre” situado en primera línea de costa.

Sin embargo estos terrenos -que enmarcan el debate público actual sobre los usos del espacio portuario liberado desde la apertura del Puerto Exterior- ponen también sobre el tapete de manera explícita dos modelos de ciudad antagónicos: en primer lugar, el de la Autoridad Portuaria, propietaria del suelo y proclive a su venta mediante puja al sector privado, con la finalidad de sufragar los costes adquiridos con la construcción del Puerto Exterior; en segundo lugar, el modelo del actual Gobierno Local que aboga por preservar la titularidad pública de los terrenos y potenciar su uso cultural y de recreo.

El origen de la transformación de esta área comienza en plena época franquista, cuando en 1941 los terrenos fueron cedidos mediante concesión a un particular para usos deportivos. En 1948 el mismo particular construyó un hotel que sería, posteriormente, cedido hasta 2027 a la inmobiliaria Río Mero SA. Ambas instalaciones se emplazaban en la antigua playa del Parrote, la cual constituía la playa natural de los vecinos de la Cidade Vella y que acabó siendo engullida en 1968 con la ampliación de las instalaciones deportivas de “La Solana” (véase Figura 4).

En 1999 los terrenos de “La Solana” y el hotel son desafectados a través del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (1999), por el cual dejan de ser de dominio público portuario para ser suelo patrimonial. De este modo, pese a que continúan teniendo una titularidad pública, pueden ser cedidos/vendidos tanto a actores privados como a otras administraciones públicas, entre ellas, por supuesto, al Ayuntamiento de A Coruña. Así se reclama desde esta institución aludiendo al ejemplo de la dársena interior del puerto de Valencia, cedida de manera gratuita al Gobierno Local de la ciudad en 2013. Resulta significativo que, apenas tres años después de la desafectación de estas áreas, Autoridad Portuaria intentara ya incoar un proceso de subasta que fue paralizado por Puertos del Estado.

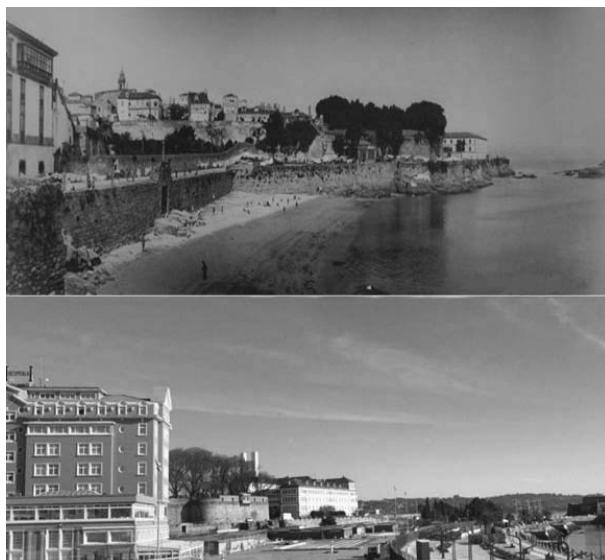


Fig. 4. Playa del Parrote y antigua muralla de la ciudad a los pies de la Cidade Vella (arriba) y actuales instalaciones de “La Solana” y Hotel Finisterre (abajo). Fuente: Archivo Municipal.

Acto seguido, conviene tener presente tres momentos claves para entender la progresión privatizadora que ha seguido este espacio portuario:

- Primeramente, el acuerdo alcanzado entre el Gobierno Local (encabezado por el Partido Socialista de Galicia), mediante convenio en 2004 con el Ministerio de Fomento, para la reordenación urbanística de los terrenos portuarios liberados permitiendo los usos comerciales, hoteleros y residenciales en ese emplazamiento una vez hayan sido subastados.
- En segundo lugar, cuando el entonces Gobierno Local del Partido Popular en el año 2012, al calor del proceso de elaboración del Plan Xeral de Ordenación Municipal (en adelante PXOM) de 2013, modifica la naturaleza de la clasificación del suelo. Se pasa, en el caso particular de los terrenos de “La Solana”, de “suelo dotacional” -tal y como figuraba en el PXOM de 1998 y en la aprobación inicial del PXOM de 2009⁴- a “patrimonial privado”, aumentando así exponencialmente su valor de mercado. En el caso del Hotel Finisterre, éste dejó de pertenecer al “sistema general de espacios libres” (aquel que agrupa a los parques urbanos y áreas públicas destinadas al ocio cultural y recreativo) configurándose como un solar propio.
- En tercer lugar, cuando se dictamina en el Plan Especial de Protección y Reforma Interior de la Ciudad Vieja y Pescadería (en adelante PEPRI) aprobado en 2015, una mayor edificabilidad en este enclave (del 35%).

⁴ Es decir, condicionado a proporcionar servicios públicos.

En definitiva, han sido varios los episodios que han sentado las bases para la privatización del espacio “La Solana”-Hotel Finisterre, anticipados en su mayor parte en el informe de previsión económica de 2012 de la Autoridad Portuaria y que no vio la luz pública hasta noviembre de 2016⁵.

En efecto, es a comienzos del año 2016, cuando finalmente Puertos del Estado comunica al Gobierno Local de A Coruña, regido por la Marea Atlántica, su intención de subastar el complejo de “La Solana”-Hotel Finisterre. La Administración Local, ante la imposibilidad aparente de obtener ambos terrenos por cesión gratuita, requiere dividir el conjunto en dos parcelas y un período para elaborar una oferta directa de adquisición del suelo donde se ubican las instalaciones de “La Solana”, tasadas por la Autoridad Portuaria en 1.387.000 euros⁶. De este modo, en junio de 2016 el Consejo de Administración del Puerto⁷, ante la opción preferente de compra que tiene otra administración por encima de la empresa concesionaria, aprueba conceder una prórroga de seis meses para formalizar dicha oferta que es presentada en octubre del mismo año, y rechazada en noviembre por una supuesta falta de documentación.

Desde este momento, existe un flujo y reflujo de acusaciones mutuas entre Gobierno Local y Autoridad Portuaria en virtud de unas supuestas negociaciones secretas llevadas a cabo en octubre de 2016 entre ésta última y la actual concesionaria de “La Solana” y el Hotel Finisterre, a partir de las cuales la empresa inmobiliaria Rio Mero S.A. ofrecería 10 millones de euros para la “adquisición directa” de ambas entidades⁸. Desde Puertos del Estado y la Intervención General del Estado urgen a retomar la subasta ante la cuantiosa oferta propuesta ya que “no aceptarla supondría un perjuicio para el interés general portuario”⁹. No obstante, desde el Gobierno Local se denuncia el hecho de que se intentara reanudar la subasta cuando aún se encontraban dentro de la prórroga concedida hasta finales de año, además de que en ningún momento se les solicita la supuesta documentación necesaria para subsanar el trámite burocrático destinado a la adquisición de “La Solana”. Más allá de la supuesta veracidad de estas negociaciones a espaldas del Consistorio, resulta sorprendente que únicamente se aumentara la puja -de 1,4 a 5,6 millones de euros- por las instalaciones

⁵ Fuente: <http://www.laopinioncoruna.es/coruna/2017/01/08/cambazo-solana/1141120.html> (última consulta: 27/07/2017).

⁶ En conjunto, la tasación de los terrenos de “La Solana” y el Hotel Finisterre superaba los 6 millones de euros. Fuente: <http://www.laopinioncoruna.es/coruna/2017/04/02/caminos-conducen-roma-terrenos-muelles/1167675.html> (última consulta: 27/07/2017).

⁷ Constituido por 17 miembros que representan a la Autoridad Portuaria, Administración General del Estado, Capitanía Marítima, Municipios de A Coruña y Arteixo, Cámara de Comercio, Confederación de Empresarios, Sindicatos, Sector Pesquero y Xunta de Galicia.

⁸ Hay que señalar que el canon anual por ambas instalaciones a día de hoy es de 98 mil euros/año, siendo las ganancias de 1,5 millones anuales.

⁹ Fuente: <http://www.laopinioncoruna.es/coruna/2017/02/24/puerto-reduce-seis-meses-suspension/1155701.html> (última consulta: 27/07/2017).

de “La Solana” que desde un principio interesaban al Gobierno Municipal. Mientras, la puja por el hotel, cuya tasación alcanzaba los 4,7 millones de euros, permanece inamovible.

A día de hoy, el Gobierno Local trata de sacar músculo a través de las movilizaciones públicas e incluso analiza la posibilidad de convocar una consulta ciudadana en referencia a los terrenos de “La Solana”. Además, ha esgrimido que poseería, según aparece en el Registro de la Propiedad con fecha de 1991, la titularidad de una pequeña parcela (380 m²) dentro del área que podría ser reclamada en caso de judicializarse el conflicto.

El último movimiento ajedrecístico en esta confrontación ideológica por imponer un determinado modelo de reutilización urbana de las áreas portuarias liberadas, lo ha efectuado el Gobierno Local en febrero de 2017 con el apoyo de todos los partidos políticos con representación en el Pleno Municipal. A partir de esta fecha, el Gobierno Local inicia un proceso para modificar el PXOM por el cual se consigue reafirmar la titularidad pública de la parcela de “La Solana”. De este modo, si bien la subasta no se vería afectada, el Gobierno espera que esta medida desanime a los potenciales inversores, ya que, según la normativa, el Ayuntamiento tendría la capacidad de expropiar de manera forzosa la parcela una vez superados los cinco años.

En lo que respecta al Hotel Finisterre, la modificación de su titularidad habría que ejercerla, llegado el caso, desde el PEPRI. Sin embargo, lejos de amedrentarse, la inmobiliaria Río Mero S.A. ha renovado su aval hasta enero de 2018 con la intención inicial de comprar el Hotel Finisterre en caso de reanudar la subasta. Actualmente estamos en un período de negociación hasta el 23 de agosto en búsqueda de soluciones consensuadas a tres bandas (Gobierno Local, Autoridad Portuaria y Puertos del Estado).

3.3. Acto tercero. Escenario futuro: los “puertos interiores”

Independientemente de cómo finalicen estos enfrentamientos entre las instituciones señaladas, los terrenos de “La Solana” se articulan como el campo de batalla geográfico sobre el que confluyen dos maneras antagónicas de entender la ciudad y la naturaleza pública. En cualquier caso, cada vez son más notorias las voces que advierten que este conflicto no es más que la antesala del que vendrá, por sus enormes potencialidades especulativas, en el momento de acometer la reforma de los “puertos interiores” (Batería, Calvo Sotelo, San Diego y “muelle petrolero”).

Mediante el ya señalado convenio suscrito por el Ayuntamiento de A Coruña y el Ministerio de Fomento en febrero de 2004, el primero se compromete a reordenar urbanísticamente aquellos terrenos desafectados integrándolos, a través de la tramitación de revisión del PXOM en un plazo máximo de 4 años (y en consonancia con el PEPRI), como “suelo urbano no consolidado”, incluida la estación de

mercancías de San Diego administrada por Adif. Se asume, también, la necesidad de sufragar los gastos derivados de la construcción del Puerto Exterior a través de la desafectación de estos terrenos. Para ello, los “puertos interiores” (véase Figura 1) se dividen en Zona 1 (muelles de Batería y Calvo Sotelo) y Zona 2 (muelles y estación de mercancías de San Diego y “muelle petrolero”). Ambas zonas pertenecen al Sistema General Portuario, y Ferroviario en el caso de la estación de San Diego, y están reguladas por el Plan Especial de Ordenación de los Espacios Portuarios del Puerto de A Coruña de 1999.

Mientras que los muelles de Batería y Calvo Sotelo acogerían actividades comerciales, el área de “San Diego-Petrolero-Estación de ferrocarril” concentra prácticamente todo el planeamiento residencial. Si bien la estimación inicial en 2003 era de 3.000 viviendas, a día de hoy, debido a la necesidad de financiación ante las deudas adquiridas con la construcción del Puerto Exterior, se están considerando 5.700 viviendas¹⁰, máximo legal permitido en el convenio de 2004 y el PXOM –en vigor– de 2013.

Estamos, por lo tanto, frente al mayor desarrollo urbanístico en la historia de la ciudad. Este proyecto de transformación morfológica, social y económica de toda la línea costera muestra, a tenor de los datos recogidos, una importante presencia de actividades comerciales¹¹, terciarias y de ocio. Además, las amplias bolsas destinadas a usos hoteleros sugieren con claridad una predisposición política a incrementar la presión turística en el área. Por otra parte, la fundación de un populoso barrio en pleno centro implica asumir los problemas derivados en términos de densidad, sobrecarga de accesos y servicios públicos, etc.; asimismo, su elevada altura proyectada –entre 6 y 10 plantas– bloqueará con seguridad la línea visual hacia el mar, delimitando, con toda probabilidad, un espacio segregado del resto de la trama urbana y con un marcado carácter elitista.

No obstante, sería injusto no señalar las oportunidades, en términos de gestión urbana sostenible, que se podrían materializar disponiendo de una amplia área costera en el centro urbano de la ciudad. El PXOM que Busquets iniciara en 2009 contempla la posibilidad de concretar usos compartidos del espacio portuario, donde se conjuguen las funciones residenciales y comerciales con espacios públicos y zonas verdes. La correcta gestión de estas actividades podría generar nuevas fuentes de riqueza económica y desahogar, por otra parte, un centro histórico excesivamente densificado. El aprovechamiento del patrimonio cultural y simbólico del espacio portuario desafectado, su interacción con el mar y su accesibilidad constituyen una base extraordinaria para la reconfiguración definitiva de A Coruña en una

¹⁰ Con la venta de viviendas la Autoridad Portuaria estima recaudar entre 85 y 250 millones de euros. Fuente: http://www.lavozdegalicia.es/noticia/coruna/coruna/2017/03/12/mayor-promocion-pisos-ciudad-espera-turno-san-diego/0003_201703H12C2991.htm (última consulta: 27/07/2017).

¹¹ Se prevé, de hecho, la construcción de un nuevo gran centro comercial.

ciudad postfordista.

4. CONCLUSIONES

La liberación de espacios centrales en contextos urbanos tan densificados como el coruñés ejemplifican la tensión siempre latente entre el carácter depredador del sector inmobiliario, y la necesidad crónica de dotarse de áreas verdes y espacios públicos –véanse, a este respecto, los casos paradigmáticos de Almería (Grindlay, 2008b) y Vigo (Vázquez, 2008)–. Los espacios portuarios, con su elevado capital paisajístico, ambiental y cultural, suponen una oportunidad de desarrollo urbano sostenible, oxigenando el centro urbano, paliando la carencia de espacios públicos y zonas verdes, y reforzando la interacción de la ciudad y la ciudadanía con el mar y su memoria portuaria. Pero también suponen una oportunidad para la acumulación y generación de riqueza mediante el desarrollo inmobiliario-comercial y la intensificación de la actividad turística.

En este análisis se ha demostrado como existe una clara intencionalidad por privatizar los antiguos espacios industriales portuarios de A Coruña a partir de una estrategia que hemos vinculado a las metáforas de la ciudad como “máquina de crecimiento y de entretenimiento” –las cuales nos alertan sobre los peligros de condicionar el planeamiento urbano en aras del “crecimiento por el crecimiento” que amenaza el “derecho a la ciudad”– (Molotch, 1976; Lloyd y Clark, 2001). Este proceso de privatización, inscrito dentro del modelo de transformación del área portuaria que denominamos como “oficial” y que está tratando de imponerse en la actualidad, está promovido por entidades públicas (Autoridad Portuaria, Puertos del Estado, Administración General del Estado) pero cuenta con el respaldo explícito de una constelación de agentes privados coaligados en una red de élites locales (empresarios, promotores, asociaciones de comerciantes, etc.).

En este sentido, el trabajo es, en esencia, una reflexión crítica sobre el modelo “oficial”, asumiendo que muchas de las contrapropuestas posibles (fundamentalmente, mayor peso del espacio público y blindaje de su titularidad pública) están recogidas en el proyecto “alternativo” que defiende la corporación municipal actual. Así, en contra del discurso recurrente del crecimiento como antesala del beneficio general, desde este trabajo se ha señalado la posibilidad de que la privatización y especulación del área portuaria consolide fenómenos negativos en el centro histórico coruñés ya apuntados por Rodríguez (2016), tales como procesos de gentrificación comercial y residencial, “turistificación” del área y privatización del espacio público. De este modo, lejos de integrar el ámbito portuario dentro del tejido urbano, el proceso de reconversión del área podría provocar una mayor fractura y segregación espacial en términos económicos y sociales con la implantación de un nuevo y elitista barrio residencial, y nuevas formas de consumo y de entretenimiento orientadas al turismo.

Sin embargo, la transformación del área portuaria e industrial del centro histórico coruñés también puede representar una oportunidad para liberar espacios, y dotar de ciertas infraestructuras y servicios a un centro urbano excesivamente denso y con graves carencias en materia de áreas verdes y espacios públicos. Así se preveía en la planificación inicial que Joan Busquets (2009) realizó sobre los terrenos portuarios desafectados de A Coruña, donde se conjugaban funciones comerciales y residenciales con zonas verdes y de recreo. La eliminación parcial del tráfico rodado en superficie en el centro histórico también debe ser un aspecto valorado, ya que sitúa a Coruña a la par de muchas ciudades europeas con una clara preocupación por la sostenibilidad medioambiental y social de sus núcleos urbanos.

Es plausible, también, considerar que la reconversión de la fachada costera –especialmente la explanación de la Mariña– actúa como estímulo del turismo urbano, especialmente el de tipo “crucerista”, y lo consolida como un nuevo polo productivo y de generación de riqueza en la ciudad, no exento de problemáticas analizadas en este texto que no deben pasar inadvertidas. Recordamos algunas: impacto económico moderado, costes medioambientales importantes y consolidación de un espacio “enclávico”, dominado por aspectos comerciales muy concretos y que logra descartar múltiples atractivos turísticos alternativos de la ciudad (Judd, 2003, pp. 55-56).

En cualquier caso, la contemporaneidad del proceso que aquí se analiza nos impide tener la suficiente perspectiva temporal para contrastar ambas propuestas de transformación (la “oficial” y la “alternativa”) y confirmar las potenciales ventajas y desventajas de cada proyecto. Es necesario asumir que, más allá de las disquisiciones ideológicas que subyacen al debate, ambos modelos poseen virtudes y defectos que deben ser calibrados y sopesados con una mirada a largo plazo. En el caso del modelo “alternativo”, éste surge apenas como una reacción contraria e improvisada al intento de privatización y carece, todavía, de una planificación concreta de los terrenos más allá de un ideario general. El modelo “oficial”, por su parte, promueve la venta de los terrenos para su propio interés presupuestario, pero se desentiende de cualquier clase de planificación posterior, delegando esa responsabilidad en los acuerdos firmados en 2004 y en la iniciativa empresarial privada.

Todo hace prever que el proyecto resultante recogerá, en algún grado, propuestas de ambos bandos. El modelo “alternativo” deberá introducir actividades económicas y de recreo orientadas al turismo, pues la zona ya es un referente de la ciudad –sobre todo después de la rehabilitación de la zona de la Mariña– y cualquier actividad lúdica, cultural o económica que se prevea será, con toda probabilidad, incorporada a esta dinámica (con los riesgos ya mencionados que ésta conlleva). Así mismo, de seguir vigentes los convenios firmados en 2004, el Ayuntamiento deberá acometer una planificación integral de los terrenos desafectados incluyendo áreas residenciales y de consumo. En el caso de que el plan urbano “oficial” finalmente se imponga, se tendría que considerar un mayor peso del espacio público y de los

elementos culturales debido a la fuerte presión y concienciación social que existe en la actualidad con respecto a los terrenos portuarios.

Una consideración aparte merece la cuestión de la titularidad del terreno portuario. Más allá de la legalidad del proceso y de los usos finales del mismo, entendemos que subastar y privatizar terrenos de carácter público para financiar otras grandes infraestructuras, siendo ya de por sí una práctica urbanística muy cuestionada (Santos, 2017), es una medida que debe incorporar el respaldo de la legitimación social. Sería conveniente, de este modo, la realización efectiva de una consulta ciudadana que desbloquee la situación de encastillamiento en la que se han pertrechado ambas instituciones (Autoridad Portuaria y Gobierno Local), y que concluya el debate. Dicho de otro modo, el carácter público de los terrenos, su importancia funcional y económica, y el valor histórico, patrimonial y paisajístico del área industrial portuaria exige, a nuestro modo de ver, el empleo de instrumentos participativos para que los vecinos de A Coruña puedan reflejar su parecer sobre cómo se va a configurar y a quién va a pertenecer el centro histórico de su ciudad.

Por último, no debemos concluir este apartado de consideraciones finales sin elaborar una revisión crítica del trabajo. Como ya se ha señalado, la actualidad del proceso ha lastrado de modo significativo el planteamiento metodológico y el alcance del estudio. Si bien esta circunstancia puede verse como una virtud, pues son muy escasas las investigaciones en ciencias sociales que reflexionan o analizan un fenómeno urbano en desarrollo, ésta ha tenido como consecuencia disponer de un escaso recorrido analítico. Así, quedan pendientes muchas cuestiones que a día de hoy son imposibles de esclarecer. Principalmente: ¿qué discurso va a ser al final el que se materialice en los terrenos industriales del puerto? ¿Cuál será el impacto real de la transformación portuaria en términos sociales, económicos y culturales sobre la ciudad y sobre el entorno del centro histórico? ¿Se incrementarán los fenómenos ya demostrados de gentrificación en la zona? Estas preguntas deberán ser respondidas en el medio-largo plazo y en contraste con las reflexiones que iniciamos en este artículo.

BIBLIOGRAFÍA

Autoridad Portuaria de A Coruña (2015), *Memoria anual y de sostenibilidad*, disponible en: http://www.puertocoruna.com/export/sites/exis.contextis.portal.apac/galeriadescargas/documentacion/memoriasapac/Memorias_APAC_2015_xA-4x.pdf [fecha de referencia: 02-08-2017].

Autoridad Portuaria de A Coruña (2017), *Puerto de A Coruña*, disponible en: <http://www.puertocoruna.com/es/autoridad-portuaria/quienes-somos/historia/historia-XXI-2000-2004.html> [fecha de referencia: 02-08-2017].

Ayuntamiento de A Coruña (1998), *Plan Xeral de Ordenación Municipal (PXOM)*, disponible en: <http://www.coruna.gal/urbanismo/es/rya-pgom?argIdioma=es> [fecha de referencia: 02-08-2017]

Ayuntamiento de A Coruña (2004), *Convenio del 2 de febrero de 2004 para la Reordenación Urbanística de determinados terrenos del actual Puerto de A Coruña y de la Estación de Ferrocarril de San Diego, vinculada a la mejora de la estructura urbanística de la ciudad y a la construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira*, disponible en: <http://www.planeamientourbanistico.xunta.es/siotuga/documentos/urbanismo/ACORUNA/documents/27775ot312.PDF> [fecha de referencia: 02-08-2017].

Ayuntamiento de A Coruña (2009), *Aprobación inicial del documento de revisión y adaptación del Plan General de Ordenación Municipal de A Coruña*. DOG 245, de 17 de diciembre de 2009.

Ayuntamiento de A Coruña (2013), *Texto refundido del Plan Xeral de Ordenación Municipal (PXOM)*, disponible en: <http://www.coruna.gal/servlet/Satellite?c=Page&ge&cid=1416968355001&pagename=Urbanismo20%2FPage%2FGenerico-Page-Generic> [fecha de referencia: 02-08-2017].

Ayuntamiento de A Coruña (2015), *Plan Especial de Protección y Reforma Interior de la Ciudad Vieja y Pescadería (PEPRI)*, disponible en: <http://www.coruna.gal/urbanismo/es/modificacion-pepri/aprobacion-definitiva> [fecha de referencia: 02-08-2017].

Busquets, Joan (2008), A Coruña. *A nova cidade marítima no porto*, Barcelona, Ed. J. B. - BAU-B. Arquitectura i Urbanisme S.L.

Busquets, Joan (2009), *A Coruña: Plan General de Ordenación Municipal*, A Coruña, Graficas Anduriña.

Butt, Nickie (2007), “The Impact of Cruise Ship Generated Waste on Home Ports and Ports of Call: A Study of Southampton”, en *Marine Policy*, 31, pp. 591-598.

Díaz Orueta, Fernando y Lourés Seoane, María Luisa (2003), “La ciudad postfordista: economía cultural y recualificación urbana”, en *Revista de Economía Crítica*, 2, pp. 105-121.

Fernández Miranda, Rodrigo (2012), “Lo que hunden mientras flotan. Auge y análisis crítico del turismo de cruceros en la globalización (2^a parte)”, en *Opiniones en Desarrollo*, 14, pp. 2-33.

Ferreira, João Sette Whitaker (2003), *São Paulo: O mito da cidade-global*, São Paulo, Fauusp.

García Morales, Verónica Yazmín (2010), “Políticas sectoriales que condicionan la competencia de ordenación del territorio y urbanismo: especial referencia a puertos”, en *Revista digital Facultad de Derecho*, 2, pp. 1-36.

Grindlay Moreno, Alejandro (2008a), “Ciudades y puertos”, en *Ciudades*, 11, pp. 53-80.

Grindlay Moreno, Alejandro (2008b), *Puerto y Ciudad en Andalucía Oriental*, Granada, Editorial Universidad de Granada.

Harvey, David (2013), *Ciudades rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana*, Madrid, Akal.

Hoyle, Brian Stewart (1994), “Development Dynamics at the Port-City Interface”. En Hoyle, Brian Stewart; Pinder, David, y Husain, Sohail -eds.-, *Revitalising the Waterfront. International Dimension of Dockland Redevelopment*, Chichester, John Wiley & Sons, pp. 3-19.

Judd, Dennis (2003), “El turismo urbano y la geografía de la ciudad”, en *Revista Eure*, XXIX(87), pp. 51-62.

Legoupil, Théophile (2013), “Los conflictos que genera el turismo de cruceros en Barcelona y otros puertos mediterráneos”, en *Biblio 3w. Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales*, XVIII-1049(13), disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm> [fecha de referencia: 02-08-2017].

Lloyd, Richard y Clark, Terry N. (2001), “The City as an Entertainment Machine”, en *Critical Perspectives on Urban Redevelopment*, 6(3), pp. 357-378.

Logan, John R. y Molotch, Harvey (1987), *Urban Fortunes: The Political Economy of Place*, California, University of California Press.

Meyer, Han (1999), *City and Port: Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam*, Rotterdam, International Books.

Ministerio de Fomento (1999), *Plan de utilización de los espacios portuarios del puerto de A Coruña*. BOE 14, de 28 de diciembre de 1999.

Mirás Araujo, Jesús (2004), “El puerto y la actividad económica en la ciudad de A Coruña, 1914-1935”, en *Scripta Nova*, VIII(177), disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-177.htm> [fecha de referencia: 02-08-2017].

Molotch, Harvey (1976), “The City as a Growth Machine: Toward a Political Economy of Place”, en *American Journal of Sociology*, 82(2), pp. 309-332.

Mosquera Carreira, Rubén (2015), *Percepción del imaginario turístico de los cruceristas que visitan la ciudad de A Coruña*. Trabajo de Fin de Máster, A Coruña, Universidade da Coruña.

Nárdiz, Carlos y Acinas, Juan R. (1998), *El puerto y la ciudad de A Coruña*, A Coruña, Autoridad Portuaria de A Coruña.

Pratt, Andy (2004), “The Cultural Economy. A Call for Spatialized ‘Production of Culture’ Perspectives”, en *International Journal of Cultural Studies*, 7(1), pp. 117-128.

Rodríguez, Alberto (2016), *Producción cultural, cambio social e política urbana: procesos de xentrificación no centro histórico da Coruña*. Tesis Doctoral, A Coruña, Universidade da Coruña.

Santos y Ganges, Luis (2007), *Urbanismo y ferrocarril. la construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Santos y Ganges, Luis (2017), "Autofinanciación de los grandes proyectos urbanos: las sociedades de integración ferroviaria, de la entelequia embarazosa al riesgo fatal", en *Urban*, 10-11, pp. 40-65.

Schubert, Dirk (2007), “¿Un nuevo ciclo? La ciudad portuaria de Hamburgo y la transformación de zonas portuarias y costeras”, en Sainz Guerra, José Luis -coord.-, *La remodelación de la ciudad Europea*, Valladolid, Universidad de Valladolid, pp. 99-113.

Talesnik, Daniel y Gutiérrez, Alejandro (2002), “Transformaciones de frentes de agua: la forma urbana como producto estándar”, en *Revista Eure*, 28(84), pp. 21-31.

Vázquez Consuegra, Guillermo (2008), *Frente marítimo de Vigo*, Vigo, Consorcio Zona Franca de Vigo.

Vigo Trasancos, Alfredo (2014), “A Coruña. Historia e imagen de un puerto atlántico (s. I-1936)”, en Lozano Bartolozzi, Mª del Mar y Méndez Hernán, Vicente -coords.-, *Patrimonio cultural vinculado con el agua. Paisaje, urbanismo, arte, ingeniería y turismo*, Mérida, Gobierno de Extremadura, pp. 381-394.

Ünlü, Alper (2010), “Urban Regeneration, Renewal or Rehabilitation: What for and for Whom?”, en *Open House International*, 35(4), pp. 51-57.

Zambonino Pulito, María (2015), "El dominio público portuario", en González García, Julio V. -coord.-, *Derecho de los bienes públicos*, Valencia, Tirant lo Blanch, pp. 1519-1576.

Miscelánea

Miscellanea

La planificación urbana y el tráfico rodado: las ideas de Alker Tripp en la URSS*

Urban planning and road traffic: ideas of Alker Tripp in the USSR

ELVIRA KHAIRULLINA

Arquitecta, Master en Urbanismo
Doctoranda en Historia Urbana
Universidad de Valladolid, España
khairullina.es@gmail.com

ORCID: [0000-0003-0004-9704](https://orcid.org/0000-0003-0004-9704)

Recibido/Aceptado: 10-09-2017 / 12-03-2018.

Cómo citar: Khairullina, Elvira (2018): “La planificación urbana y el tráfico rodado: las ideas de Alker Tripp en la URSS”, en *Ciudades*, 21, pp. 123-140.

DOI: <https://doi.org/10.24197/ciudades.21.2018.123-140>

Resumen: El uso masivo del automóvil desde principios del siglo XX en Europa provocó problemas de tráfico, y con ello, la necesidad de replantear los métodos de la planificación urbana. En 1943 Alker Tripp editó en Londres un libro relevante donde abordó temas importantes como la organización del tráfico y su relación con la ciudad. Durante el periodo de posguerra en el contexto del establecimiento del concepto de tráfico en la URSS, el libro provocó gran interés y fue rápidamente traducido al ruso. Como resultado de ello, las ideas de A. Tripp influyeron en la teoría de la planificación urbana soviética en las décadas de los 50 y 60.

Palabras clave: planificación urbana, tráfico rodado, automóvil, Alker Tripp, URSS.

Abstract: The massive use of automobiles in Europe at the beginning of the 20th century caused a traffic problem, and with it, the need to rethink urban planning methods. In 1943 in London Alker Tripp published a relevant book where he approached important topics such as the organization of traffic and its relationship with the city. During the post-war period in the context of the establishment of the concept of road traffic in the USSR, the book aroused great interest, and was quickly translated into Russian. As a result, A. Tripp's ideas influenced Soviet urban planning theory in the 1950s and 1960s.

Keywords: urban planning, road traffic, automobile, Alker Tripp, USSR.

* La investigación de la que forma parte este artículo se inserta en el proyecto *UrbanHist*, el cual ha recibido financiación del programa de investigación e innovación “Horizon 2020” de la Unión Europea en virtud del acuerdo de subvención Marie Skłodowska-Curie nº 721933.

1. INTRODUCCIÓN

“The science of Road Design to meet the requirements of motorised traffic is still in its infancy.”

Prefacio de «Town Planning and Road Traffic»
por Sir Patrick Abercrombie

“Town planning, as we now know it, is a science of quite recent origin.”

«Town Planning and Road Traffic»
por Sir Alker Tripp

Estas dos ideas enfrentadas aparecen en el mismo libro editado en 1943, «Planificación urbana y tráfico rodado», del consejero de control de tráfico en Londres, el ingeniero Tripp. Si la primera frase de la obra de Tripp enfatiza la bisoñez del urbanismo, el prefacio del arquitecto urbanista Abercrombie le rebate con una primera frase sobre la bisoñez del diseño carretero.

Abercrombie señala que la ciencia del tráfico está empezando y su problema reside en la responsabilidad de la gente para adaptarse y entender el cambio causado por automóvil. Por el contrario, Tripp también hace hincapié en que el urbanismo está empezando como ciencia pero añade que como no es posible cambiar la naturaleza humana, el problema del tráfico reside en la inadecuada localización de las calles, problema general de la planificación urbana. Ver esta diferencia de ideas en una misma obra y en sus primeras frases es algo curioso y excitante.

Ni Tripp ni Abercrombie reconocían que tanto la ingeniería del tráfico como el urbanismo estaban en proceso de consolidación, aunque sí el hecho de que necesitaban una aproximación¹ mutua y amplia. Asimismo, consideraban a ambas como ciencias. Y es que, del mismo modo que Abercrombie hizo un gran esfuerzo por refundar la disciplina urbanística sobre bases científico-técnicas (Gravagnuolo, 1998), Tripp hizo lo propio con la ingeniería del tráfico, preocupándose además por la complejidad y especificidad urbanas.²

A pesar de ello, las dos disciplinas teórico-prácticas, que no ciencias, eran en aquel momento dos mundos que se daban la espalda. La ingeniería del tráfico se desarrollaba con sus propios conceptos y criterios conformados por la experiencia, mientras que el urbanismo estaba preocupado por crear una nueva estructura de ciudad basándose en métodos normativos.

¹ Tal y como Carme Miralles-Guasch advierte a principios del siglo XXI, las cuestiones acerca de “cómo deben moverse las personas en la ciudad” y “cómo se estructura la ciudad” han de entenderse como las dos caras de un mismo problema (2002).

² La preocupación por esas cualidades “científicas” tuvo cierta relevancia a la hora de prevenir el crecimiento descontrolado y asegurar la adecuación del plano urbano al tráfico rodado en las nuevas ciudades de Inglaterra.

En este contexto, Alker Tripp, con una idea pionera, dio los primeros pasos hacia un concepto coherente del tráfico en la planificación de la ciudad. Aunque priorizó las necesidades del tráfico rápido posibilitado mediante la jerarquía de las calles, también tuvo la idea de mejorar la vida cotidiana de la gente con el concepto de recinto con funciones diferenciadas.

Por todo ello, el trabajo de Tripp adquirió bastante importancia en su momento histórico. Después de la Segunda Guerra Mundial, durante el periodo de la reconstrucción de las ciudades, los arquitectos de la URSS empezaron a investigar intensamente la relación del tráfico y la planificación urbana. Los problemas de las ciudades capitalistas eran una advertencia de futuro, y sus métodos de resolución una pista para su prevención. En este contexto, el libro ya citado de Tripp fue traducido rápidamente al ruso y difundido en 1947.

El trabajo de Tripp fue muy importante en los años 40, tanto el libro sobre el que aquí reflexionamos como otro anterior, «Road Traffic and its control», de 1938. Sus ideas influyeron en los planes de Londres y en la planificación de las *New Towns* en Inglaterra. Sin embargo, ya a finales de los años 50, con la gran dinamización socioeconómica en los países de Europa occidental y en Estados Unidos, se fue intensificando la investigación en la ingeniería del tráfico, convirtiendo en obsoleto el trabajo de Tripp. No obstante, sus observaciones y métodos de planificación reaparecieron en el periodo de “deshielo” de Khrushev, y hasta finales de los años 60 no perdieron su importancia en la URSS.

En este artículo se propone la aproximación a un libro insuficientemente conocido y no frecuente en la bibliografía científica, pero que fue importante en la práctica urbana de la URSS. También se propone una reflexión sobre las ideas de Tripp en su camino pionero de reconciliación del tráfico y la ciudad, como punto de partida para entender el periodo de establecimiento de algunos principios de la planificación urbana soviética. Para ello, ha de estudiarse esta obra en su contexto histórico, pero considerando sobre todo su difusión en la literatura y la práctica del urbanismo soviético.

En las ideas de Tripp primaba la cuestión de cómo organizar la ciudad en relación con las necesidades de circulación del tráfico rodado, y cómo las cuestiones de urbanismo se adaptaban a ello. Era el concepto aparentemente científico de las técnicas del cambio en la morfología urbana, lo que facilitó el trasvase de sus ideas a la URSS. Sus aportaciones influyeron en el desarrollo del concepto de la ciudad socialista en los años 50-60.

2. EL TRANSPORTE EN EEUU, REINO UNIDO Y URSS

El desarrollo del transporte rodado en Europa y la URSS hasta la Segunda Guerra Mundial tenía dos dinámicas diferentes, que en su mayor parte pueden explicarse en sus diferentes niveles de industrialización y complejidad económica.

Desde mediados del siglo XIX hasta principios del siglo XX, el ferrocarril fue primordial en las ciudades europeas, siendo el medio universal de transporte que había posibilitado el crecimiento urbano en todas sus facetas. Sin embargo, el crecimiento no se produjo de igual forma en toda la ciudad, y los lugares servidos por el ferrocarril se veían favorecidos. Con el tiempo, se generó una falta de una red integrada de transporte público y bajas velocidades, lo que provocó insuficiencias en el servicio de transporte y una crisis en el transporte urbano (Miralles-Guasch, 2002).

El desarrollo de la industria y la migración de la gente hacia las ciudades obligaron a pensar en la ampliación de la escala de la ciudad. Así, al principio del siglo XX, con el avance de la electricidad y la tecnología aparecen los tranvías municipales basados en el concepto de servicios baratos, muy importantes para la creación de los barrios, como más tarde ocurriría también con el metropolitano. Los otros tipos de transporte como el ferrocarril suburbano o de cercanías y los autobuses también se desarrollaron y participaron en el proceso de suburbanización de las ciudades.

Las iniciativas tempranas para el cambio de la morfología urbana en relación con el tráfico rodado aparecieron en EEUU en los años 20, por ejemplo en los movimientos contra los *Motor Slums* o *Road Towns*. Las propuestas incluían la limitación de las intersecciones, la segregación del tráfico rodado y peatonal, el *zoning*, etc. hasta convertirse en regulaciones de control estricto del tráfico. Esta rápida adaptación de la ciudad a los coches puede explicarse no sólo con la idea de progreso y crecimiento o con la promoción de la industria de automóvil y la segregación social (Hall, 1996, p. 289), sino también con la intención de cambiar el entorno urbano y la sociedad.

Desde los años 30, con el avance tecnológico en la producción del automóvil y una fuerte estrategia de difusión de su consumo, las calles de Inglaterra se llenaron de transporte mecanizado. El coche posibilitó un movimiento flexible y cómodo de la gente, atrayéndola con su imagen de modernidad. Todo ello incrementó la necesidad de mejorar la red viaria para la circulación de los coches. Apareció una necesidad urgente de reconsiderar el modelo de la ciudad tradicional, su escala y tamaño, en relación con la velocidad de automóvil y la seguridad de la gente.

Hubo varios intentos durante estos años por controlar los efectos adversos del coche en el paisaje rural británico. Por ejemplo, en 1932 la «Town and Country Planning Act» instaba a no construir cerca de las carreteras y a limitar el número de intersecciones. Asimismo, en 1935 algunas de las propuestas particulares del gobierno, que después se convirtieron en ley («Restriction of Ribbon Development Act») prevenían el conflicto con el tráfico rodado creando cinturones verdes y preservando el paisaje rural.

Mientras tanto, en Rusia, donde la red ferroviaria se extendía con la idea zarista de facilitar la industrialización y controlar el territorio imperial, el transporte no se desarrolló tan rápidamente como en Europa a nivel de ciudad. Eso sí, el movimiento

en la ciudad se resolvió principalmente con tranvías, que aparecieron al principio del siglo XX.

El dominio del ferrocarril y del tranvía continuó después de la Revolución Soviética. En los años 20-30 con el rápido proceso de industrialización del país, el ferrocarril adquirió de nuevo importancia; se construyó y complementó para crear una red territorial coherente. El crecimiento intensivo y la construcción de las nuevas ciudades agravó el problema del movimiento de las personas, que se pretendía resolver con una política de transporte público: la construcción de metros, la modernización de tranvías y la introducción masiva de trolebuses y autobuses.

En paralelo, a finales de los años 20 apareció la sociedad de promoción del automóvil Autodor, que a través de sus artículos dirigió la atención de las autoridades hacia el problema de las malas condiciones de las carreteras. Como resultado, en los años 30 uno de los objetivos del Partido Comunista fue construir nuevas carreteras y rehabilitar las existentes (Siegelbaum, 2008, p. 277).

Al adquirir el automóvil una fuerte imagen de modernidad en Occidente en 1927, en Nizhny-Novgorod apareció también la industria de producción del automóvil con muchas expectativas por parte del gobierno, quizás porque el régimen de Stalin tuvo una estrategia fija de alcanzar y sobreponer a Occidente (Mom, Pirie y Tissot, 2009, p. 161). Todo ello estuvo en el inicio del desarrollo del transporte mecanizado en la ciudad socialista, que no había llegado a tener una producción masiva antes de la Segunda Guerra Mundial. Por lo tanto, los problemas de tráfico rodado no se planteaban, como no se planteaba la necesidad de adaptar el modelo de la ciudad.

3. TRÁFICO VERSUS SEGURIDAD

En los Estados Unidos y en el Reino Unido se plantearon de modo pionero y con profundidad técnica el asunto del tráfico y sus infraestructuras. Quizás porque tenía condiciones favorables para ello, y quizás por ser uno de los países europeos con una producción masiva de automóvil, las autoridades británicas se vieron abocadas a poner este asunto sobre la mesa como uno de los problemas de la ciudad. Uno de los personajes británicos importantes en el tema del control de tráfico, tanto antes de la Segunda Guerra Mundial como después, fue Alker Tripp (1883-1954) que trabajó entre los años 1932-1947 como comisionado en la Policía Metropolitana de Londres (Fig. 1). En unos de los artículos tempranos de 1928, planteó el polémico problema de la política de transporte motorizado, sus normas desactualizadas y sus restricciones para la sociedad.³

³ El artículo “Police and Public: A New Test of Police Quality” fue publicado en 1928 en el primer número de la revista «The Police Journal: Theory, Practice and Principles». Representaba unos de las primeras preocupaciones por el cambio social y la necesidad de evolución de las restricciones en la regulación de tráfico motorizado.

Siguiendo este tema, ya en 1938, Alker Tripp publicó su libro «Road Traffic and its control», que sería reeditado en 1943 como «Town Planning and Road Traffic». Ambos se dedicaban a la coordinación y el control del tráfico automovilístico y a sus requerimientos a la planificación urbana.

El prefacio a la segunda edición, que fue escrito, como hemos señalado al principio de esta aportación, por el famoso profesor Abercrombie, es muy significativo de cara a la conceptualización de la ciudad, haciendo hincapié en que el problema de la planificación urbana reside en la dificultad de cambiar los hábitos y estilo de vida de las personas y los planificadores. Lo que antes era una ventaja, la localización junto a la calle del comercio y de las viviendas, ahora por el tráfico rodado es una amenaza para la gente. Asimismo, indica que las soluciones técnicas de la planificación de las carreteras y grandes vías (viaductos, plazas circulares) por sí mismas no pueden resolver el problema, siendo la solución el diseño de las calles relacionado con las actividades humanas. Con ello, señala la necesidad de abordar este problema con el diseño funcional de las carreteras en la escala de toda la ciudad.



Fig. 1. Foto de Sir Alker Tripp, marzo, 1945. Foto de W. Stoneman. Fuente:
<https://www.npg.org.uk>.

Abercrombie señala que la idea de espacio cerrado o recinto es una idea sobresaliente de Tripp en la planificación urbana, que el propio urbanista adaptó en el plan de Londres en 1944, donde uno de los objetivos era eliminar el peligro del tráfico rodado en las zonas residenciales (Hall, 1982). Así, basándose en las ideas de Tripp, estableció la jerarquía de tres tipos de calles (arteriales, sub-arteriales y locales) y zonas residenciales cerradas con sus espacios libres. Curiosamente, las ideas de Tripp no se conocieron en muchos países, y lo más probable es que fueran transmitidas por el trabajo planificadorio de Abercrombie.

Las ideas de A. Tripp no eran exactamente nuevas; algunos de sus argumentos en la reconsideración del diseño urbano para posibilitar la circulación libre del tráfico rodado ya habían aparecido antes, como por ejemplo la idea de radiación desde el

centro de E. Hénard (1908), la unidad vecinal de Perry (1923), el uso de fondos de saco en Radburn de C. Stein y Wright (1929), o los principios de *Townless Highway* de B. Mackaye (1930-31). De todos modos, Tripp fue el que reunió todas estas ideas en un concepto, las consideró en la escala de toda la ciudad y en relación con las diferentes situaciones de la ciudad existente.

En su libro, Tripp estableció dos ideas principales. Primera, que el transporte y el tráfico son cuestiones diferentes, aunque los términos suelen utilizarse como si fueran intercambiables: el transporte es el modo de movimiento, mientras que el tráfico es la interacción de estos movimientos en conjunto. Segunda, desarrollando la idea anterior, que se debe pensar no sólo en la organización de las calles principales, sino en toda la red viaria. Así, propone una solución aplicando la jerarquía de las calles. Con este fin fue uno de los primeros en incentivar la clasificación del viario según su función y el orden en la secuencia de relación. Divide las calles en tres grupos: las calles arteriales, para la circulación; las sub-arteriales, para la distribución, las cuales no deben tener la relación con los equipamientos; mientras que las calles locales son para acceso a los edificios y pueden tener varias funciones y diferentes equipamientos.

Para Alker Tripp, la jerarquía de la red viaria no tiene sentido sin la zonificación funcional. Así, hace una crítica a la práctica de la zonificación de la ciudad en aquel momento, que se basa, según él, en la comodidad e higiene, sin considerar la relación con las funciones de las calles. En su planteamiento emplea la zonificación como instrumento de ordenación de la ciudad para mejorar la circulación y la seguridad. Con ello, Tripp concluye que la zonificación funcional determina la comunicación, pero los principios de su propuesta también pueden condicionar la zonificación funcional.

De igual modo, las carreteras principales en la ciudad se integran en la red viaria, que a nivel de todo el país tienen que estar relacionadas con el sistema general de comunicaciones, lo que enfatiza la necesidad de establecer un plan coordinado a escala nacional.

En cuanto a la planificación de las nuevas ciudades y la reconstrucción de las existentes, ofrece varias propuestas y enfatiza la necesaria separación de los flujos: “Para los peatones hay que crear la posibilidad de movimiento libre y para el transporte las condiciones para el movimiento libre” (Tripp, 1947, p. 86).

Para las nuevas ciudades, Tripp no desarrolla propuestas concretas, ya que las percibe como casos excepcionales. Más bien hace hincapié en que es una buena oportunidad para pensar cuidadosamente la red viaria jerarquizada y su diseño funcional para resolver desde el principio el problema del tráfico en toda la ciudad. Por el contrario, la reconstrucción de la ciudad existente es la preocupación principal de Tripp. Para ello, propone una revisión completa de la planificación con una serie de criterios. A nivel de la ciudad, para prevenir el movimiento, propuso dos rondas de

circunvalación: en el centro y en la periferia de la ciudad. Las dos tienen las funciones de tránsito y deben pasar la ciudad sin contactar con las calles sub-arteriales y sin tener ningún equipamiento. Las demás calles indeterminadas deben ser revisadas según la jerarquía propuesta, recibiendo cada una su funcionalidad especial.

Las zonas entre las calles arteriales nombradas como “recintos” también reciben las funciones en relación con sus características individuales, como las zonas industriales, comerciales, residenciales, acogiendo las diferentes actividades humanas. Tripp insiste en que estos recintos tienen que convertirse en el “rasgo definitorio” del plano de la ciudad. (Fig. 2).

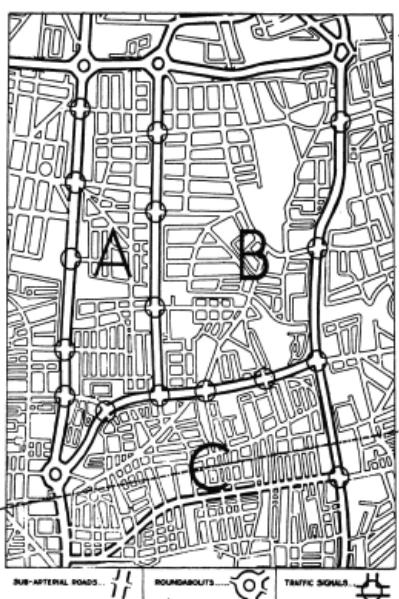


Fig. 2. La separación de las zonas residenciales, comerciales y de negocio de la principal corriente de tráfico letal.

Fuente: Tripp, 1943, p. 78

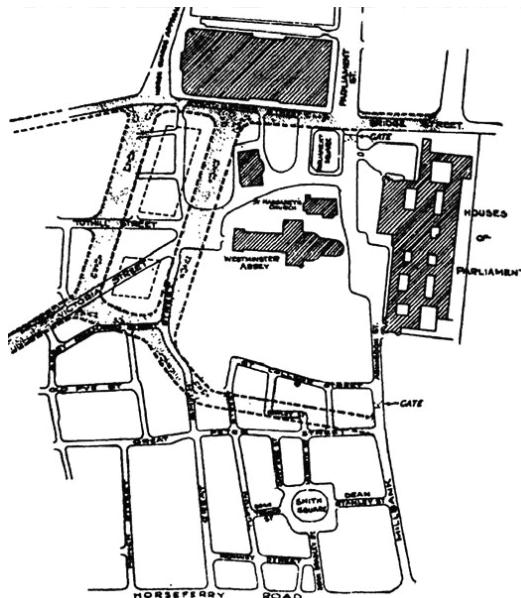


Fig. 3. El caso de aislamiento del tráfico. El grupo de edificios de mérito arquitectónico no tiene que ser invadido con el tráfico. En las zonas de tranquilidad la gente puede apreciar la arquitectura. Fuente:

Tripp, 1943, p. 80

Sin embargo, la verdadera lucha comienza cuando nos referimos a la propia ciudad, y especialmente a su centro (Tripp, 1947, p. 81). Aquí, la “lucha” se refiere a la opinión de un experto de tráfico con respecto al ambiente urbano existente y a la visión arquitectónica; la calle ancha tiene que servir sólo a los flujos de transporte. Para tratar este problema, aplicó el principio de aislamiento del espacio (Fig. 3). En el centro ofrece el aislamiento completo del área y si esto no es posible se pueden separar los flujos en diferentes niveles o a nivel de suelo con las pasarelas. La complejidad urbana en el centro se percibe como la causa de un tráfico descontrolado, que resulta

en la necesidad de orientar los equipamientos públicos, creando una vía de servicio si esto no es posible. Así, vemos que, en cada situación, para mantener el aislamiento del espacio, Tripp ofrece una variedad de compromisos que desde el punto de vista del tráfico tienen que ser cómodos.

Alker Tripp expresó la esperanza de que sus ideas se aplicaran en el futuro. En efecto, además del impacto en la planificación urbana de Inglaterra en el período de posguerra, sus ideas fueron influyentes. El propio ingeniero británico Colin D. Buchanan dio continuidad a algunas ideas de A. Tripp en su famoso trabajo de 1963 «Traffic in Towns», que derivaban de una filosofía sutil de planificación limitada (Hall, 1996, p. 326) convirtiendo los recintos en las áreas ambientales. Sin embargo, antes de que esto ocurriese, las ideas de A. Tripp se diseminaron en la URSS mediante la traducción de su libro al ruso, y recibieron cierta continuidad en la teoría soviética del urbanismo.

4. ANTICIPANDO LA LLEGADA DEL TRÁFICO RODADO

“En los próximos años, cientos de miles de nuevos coches inundarán las calles de nuestras ciudades (...) La importancia de las ideas de A. Tripp justifica la introducción de los arquitectos soviéticos en una interesante visión de los problemas relacionados con la planificación de las ciudades con tráfico rodado”.

Introducción editorial de la Academia de Arquitectura de la URSS a la traducción al ruso de «Town Planning and Road Traffic» en 1947.

Estas palabras del breve prefacio de la edición rusa muestran la importancia del problema del tráfico rodado en el período de posguerra, problema que todavía no existía en las ciudades soviéticas, pero que se preveía en el futuro. La reconstrucción de las ciudades, la continuación del programa de industrialización, el crecimiento de la población urbana y como resultado el crecimiento del movimiento de la población, se consideraban como los factores que causarían el problema del tráfico en un futuro inmediato. Por lo tanto, la manera de organizar el movimiento de la gente, la circulación de transporte y cómo prevenir el problema del tráfico en las ciudades recibieron una atención específica por parte de las autoridades.

En los años 30 la investigación sobre el transporte y tráfico en la ciudad estuvo muy activa. Varios autores intentaron profundizar en este asunto, orientándolo principalmente a los medios de transporte público, mientras el transporte privado prácticamente no se estudiaba, probablemente debido a la idea de que su cantidad no iba a crecer tanto en los próximos años. En trabajos tan importantes como los de Abram Zilbertal y Georgi Dryubin se planteaban cuestiones de primer orden como las características de diferentes modos de transporte público y la influencia del movimiento de los pasajeros en él. En 1935 se organizó el estudio estadístico

de pasajeros que por primera vez incluyó la diferenciación de motivos de los desplazamientos de la población (Dryubin, 1935), sin embargo, estos estudios no llegaron a tener influencia en la planificación urbana.

En el periodo de posguerra, hubo un breve momento en que el ideario estalinista debilitó su influencia. Poco más tarde, entre los arquitectos aparece el deseo de estar involucrados en el proceso mundial de búsqueda de los métodos de reconstrucción de las ciudades (Kosenkova, 2000). Como resultado aparece el debate sobre si el urbanismo tiene que seguir con los métodos “artísticos” o si debe incluir los métodos “científicos”. Con todo, algunos trabajos teóricos realizados con el análisis científico se concibieron como ajenos al urbanismo soviético, siendo criticados incluso por los arquitectos “oficiales” por no seguir los principios del realismo socialista.

En cuanto al asunto de la relación del tráfico con la ciudad, se pueden destacar dos investigaciones importantes editadas en 1946 por los ingenieros Anatoli Yakshin y Georgi Shelejovsky. La idea principal fue establecer las relaciones entre la composición del plano urbano y la configuración de la red de transporte a través de los datos estadísticos de tráfico. En el trabajo de Yakshin, la accesibilidad de las centralidades de las zonas industriales y la densidad de la población respecto al centro principal definían la compacidad del plano y la comodidad de la red de transporte. El trabajo de Shelejovsky sobre la composición de la ciudad como un problema de tráfico, intentó definir con un método matemático datos iniciales como el asentamiento y movimiento de la gente, y relacionarlos con características espaciales como la accesibilidad y la distancia. Sin embargo, estas propuestas se centraron en un análisis del tráfico para planificar la red de transporte y no ofrecían los métodos del cambio de la morfología urbana.

Además de este análisis, en su trabajo Tripp previó que el transporte privado iba a progresar en el futuro. La calle debía ser diseñada para un período de 50 años: “Cuando se trata de este tipo de plazos, no tenemos ninguna razón para restringir el coche como medio de transporte. Y en el diseño de una ciudad, primero hay que comprobar que las carreteras tienen máxima capacidad frente al tráfico rodado” (Shelejovsky, 1946, p. 112).

Entre los arquitectos a favor del desarrollo científico del urbanismo estaba Andrey Burov, que, en un artículo de 1944, valoró la propuesta de Alker Tripp como avanzada en la resolución del problema del tráfico. En su artículo, Burov, estudiando las estadísticas de muertes en las carreteras de Inglaterra, opinó que no es el transporte el causante de esa mortalidad, sino la antigua distribución de las ciudades y las calles, que no estaban adaptadas al tráfico rodado (Burov, 1944, p. 101); por ello, la ciudad debía cambiarse en relación con el automóvil. Las ideas del Movimiento Moderno triunfaban en todo el mundo.

Después de 1947 se inició el proceso de fortalecimiento del control y el proceso de ruptura de las relaciones con Occidente, de modo que en este período, algunos arquitectos que trataron de ofrecer métodos científicos para la planificación urbana fueron objeto de crítica. Por ejemplo, al arquitecto Burov, por valorar el trabajo de Tripp, fue criticado por su falta de creencia en el urbanismo soviético (Kosenkova, 2000).

La traducción del libro de Tripp surge de los intentos de ingenieros y arquitectos de relacionar el transporte y el tráfico (y sus infraestructuras) con el urbanismo. En los trabajos teóricos vemos que la relación entre control del tráfico y morfología urbana estaban en su inicio y que todavía no se habían materializado en la práctica urbana.

En este contexto, las ideas de Alker Tripp eran muy novedosas, planteando una ciudad segura y rápida basada en los métodos concretos del diseño funcional de la red viaria. Quizás, por ello fue tan importante la traducción del libro al ruso. Y quizás, también, por asumir que el período de desarrollo de la ciencia urbanística y los nuevos modos y métodos de planificación urbana eran la única manera de llevar a cabo una construcción masiva de las ciudades y un camino rápido y seguro hacia el progreso al que tanto se aspiraba en la Unión Soviética.

5. EN EL CAMINO HACIA EL PROGRESO

A principios de los años 50, ya se podían ver los resultados de la construcción de las ciudades tras la guerra. Muchas ciudades industriales crecieron rápidamente, acelerando el tamaño previsto en los planes. En relación con ello, apareció la necesidad de intensificar las investigaciones del tráfico y la red viaria.

En 1953, el ingeniero soviético Alexey Polyakov (1953) publicó un libro sobre el tráfico en la ciudad, donde por primera vez propuso la clasificación extensa de las carreteras con los parámetros definidos de velocidades, intersecciones y el ámbito del uso. Sin embargo, no se propuso todavía un orden jerárquico, y las conexiones entre diferentes niveles de calles se definían principalmente con la distancia media de 330-400 m. Con la clasificación viaria y la separación de los flujos en las intersecciones de las calles, indicando como ejemplo algunos esquemas de A. Tripp (Fig. 4), propuso la idea de segregar los flujos de transporte y de peatones. Asimismo, propuso liberar el centro de la ciudad del tránsito, creando una ronda, de donde se debían distribuir las calles radiales que no entraran al centro. El autor también expresa una idea en común con Tripp: los planificadores deben diseñar las calles residenciales garantizando la seguridad y tranquilidad. Sin embargo, no desarrolla esta idea. En general, Polyakov incita al estudio de las características geométricas y técnicas de las calles y carreteras, sin expresar todavía una fuerte necesidad de separación de vehículos y peatones.

La etapa de los grandes cambios en la planificación de las ciudades socialistas después de 1954 se inició con la necesidad urgente de encontrar la estructura urbana ideal para la futura ciudad socialista. Teniendo en cuenta los errores del pasado respecto al crecimiento descontrolado de las ciudades realizado con los métodos “artísticos”, se incrementó la importancia de la técnica objetiva, de base inductiva, en el urbanismo. Como resultado, empezó un periodo de investigación muy intenso, donde encontrar una estructura óptima y flexible para los cambios en el futuro se convirtió en el objetivo primordial. La base de este gran cambio fue la planificación del transporte y de la red viaria integrada con la estructura de la ciudad.

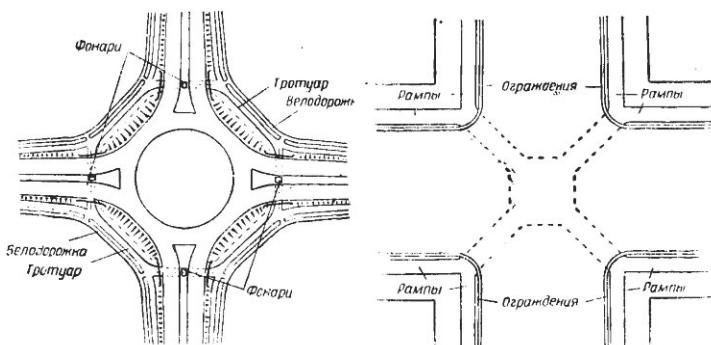


Fig. 4. Los esquemas de Tripp de organización de las intersecciones de calles arteriales con la separación de los flujos de transporte y peatones. Fuente: Polyakov, 1953, p. 240.

Uno de los primeros estudios sobre los nuevos principios en planificación urbana fue publicado en 1956, en un libro sobre la planificación y el desarrollo de las ciudades, editado por la Academia de Arquitectura de la URSS. La parte dedicada al tráfico urbano fue desarrollada por Vasili Baburov, un arquitecto adelantado que participó en el debate tras la guerra sobre los métodos científicos en el urbanismo soviético. Baburov propuso nuevos métodos de organización del tráfico urbano y planificación de la red viaria, muy relacionados con las ideas de Tripp, aunque también con planteamientos del Movimiento Moderno esencialmente funcionalistas.

Ideas inspiradas o similares a las de Le Corbusier y la Carta de Atenas, sin embargo, no fueron citadas en la bibliografía soviética hasta finales de los años 1950, probablemente por ser presentadas en forma descriptiva de texto o en croquis, que no se relacionaban con los esquemas teóricos y coherentes de las intervenciones en morfología urbana.

Primero, se critica la calle con las funciones mixtas y se propone separar los flujos de vehículos y peatones. Después se enfatiza la necesidad de encontrar nuevos métodos de planificación y desarrollo de las ciudades para satisfacer las necesidades de transporte urbano y de tráfico.

Para resolver lo que se consideraba la deficiencia de la calle mixta, se propone la clasificación de las calles en calles arteriales, calles de barrio y calles locales, que siguen conectadas directamente a las calles arteriales (Fig. 5). Como ejemplo, aparece el esquema de jerarquización de calles y recinto residencial de Tripp (Fig. 6). En relación con este esquema, Baburov expresa que el esquema teórico de la red de calles de Tripp presenta un gran interés (1956, p. 93) y afirma que en el futuro inevitablemente surgirá la necesidad de separar espacialmente las zonas residenciales y edificios públicos de las calles arteriales. Con ello, concluye que la vida cotidiana debe fluir en espacios cerrados y los equipamientos públicos deben estar aislados del tránsito en las calles residenciales.

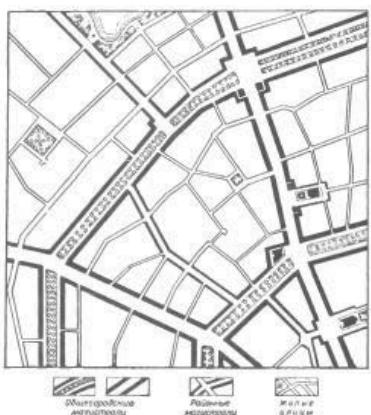


Fig. 5. Propuesta de la jerarquización de las calles en la URSS. Fuente: Baburov, 1956, p. 76.

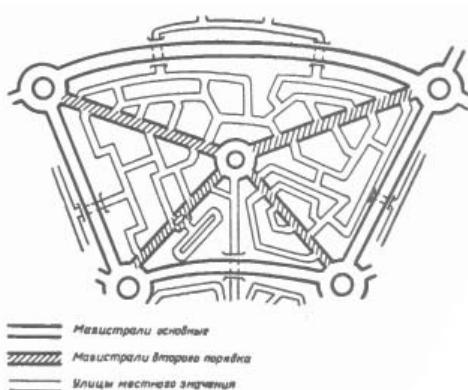


Fig. 6. Esquema de Tripp sobre el sistema de jerarquización de la red viaria. Fuente: Baburov, 1956, p. 93.

Finalmente, Baburov propone el esquema para las ciudades medianas y grandes, donde como Tripp sugiere, el número de las intersecciones de calles locales con las carreteras principales deben ser limitadas u organizadas con las rondas (Fig. 7). Las zonas residenciales deben estar cerradas y los equipamientos públicos, para seguridad de uso y comodidad, deben situarse en las calles locales (Baburov, 1956, p. 93). Con este esquema y estos principios él también consideró la posibilidad de la reconstrucción de las ciudades existentes.

Con ello, se puede decir que las ideas de Tripp eran entendidas como métodos pioneros de la organización del tráfico rodado y transporte privado en la ciudad, y tenían una influencia significativa en el establecimiento de los nuevos principios de planificación urbana. En los primeros años estos principios se aplicaron de manera más o menos similar. Posteriormente, ya se trataba de desarrollarlos más en relación con el contexto soviético, subrayando la importancia de la idea de la integración y coherencia de la ciudad. Para entenderlo comparemos las ideas de Tripp con los

principios del modelo de la ciudad socialista, establecidos y aplicados al principio de los años 60.

La primera idea influyente de Alker Tripp fue crear una red jerarquizada de las calles. En el caso de la URSS la jerarquía de la red fue desarrollada en las normas de construcción del año 1958, donde las calles se clasificaban como: calles arteriales de tráfico, calles principales de nivel ciudad, calles de nivel de barrio, calles locales y calles de parque. Esa jerarquía detallada de las calles se realizó con la necesidad de crear también la jerarquía de las zonas residenciales (*microraión* –unidad vecinal–, *raion* –distrito– y *gorodskoi raion* –sector urbano–), de los equipamientos y de las zonas verdes.

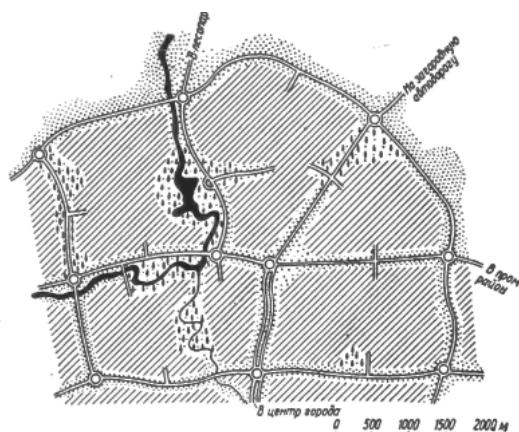


Fig. 7. Propuesta de la red de las calles principales para las nuevas ciudades y las ciudades existentes. Fuente: Baburov, 1956, p. 96.

Uno de los problemas de las unidades vecinales en la ciudad capitalista fue la desintegración de la ciudad como entidad coherente (Bocharkova, 2014); y en el caso soviético ya no se trataba de las zonas residenciales aisladas del tráfico, donde los equipamientos se localizan en las calles locales, sino de las zonas residenciales integradas con las calles arteriales y con los equipamientos. Estos equipamientos, con fin económico, se compartían entre la unidad vecinal y el distrito (*microraión* y *raion*) que se localizaban a lo largo de las calles de barrio en una distancia de 400-800 m. Todo ello sigue desarrollándose de manera que a nivel de ciudad las carreteras tenían elementos articuladores o centralidades que integraban los sectores urbanos (*gorodskoi raions*) entre sí para crear una estructura urbana coherente.

Sin embargo, la idea de Tripp de cerrar los recintos residenciales tenía como objetivo añadido llenarlas con la vida cotidiana, donde las calles locales tenían diferentes funciones y diferentes tipos de equipamientos y servicios, mientras que los arquitectos soviéticos aspiraron a integrar las unidades vecinales con toda la ciudad,

creando los equipamientos y zonas verdes en las intersecciones de las calles de nivel de distrito donde llevaban las calles locales. Como resultado, las calles locales dentro de las unidades vecinales quedaban sin funciones, convirtiéndose en zonas muertas.

En las actuaciones a escala de ciudad, los arquitectos soviéticos desarrollaron la idea de la ronda de Tripp. Mientras que él pensaba en una ronda para el paso de tráfico sin equipamiento alguno, los arquitectos soviéticos planificaron una ronda de tráfico que unía todos los centros principales de la ciudad. La segregación de los equipamientos de las calles principales se resolvió con las calles de servicio, algo que había propuesto Tripp para los casos en los que no se pudiera evitar la orientación de los equipamientos a las calles principales. Así, la importancia de la orientación de los equipamientos principales en las calles principales de la URSS reside en el nivel de representación de la imagen del régimen socialista en la ciudad.

Probablemente las ideas de Alker Tripp en aquel momento eran percibidas como principios fundadores, capaces de responder a las complejidades de la ciudad moderna. Apoyándose en ellas, los arquitectos soviéticos intentaron buscar su propio camino de progreso, formando los nuevos principios de planificación urbana que serían primordiales hasta finales de los años 60.

6. CONCLUSIÓN

A lo largo de su libro Alker Tripp hablaba de la solución para dos problemas: la circulación del tráfico rodado y la seguridad de los peatones. En definitiva, dio importancia a la necesidad del tráfico rodado de dejar al coche espacio para su recorrido libre, y la idea de mejorar la peatonalidad era secundaria. Probablemente la experiencia negativa en las calles de Londres resultó en una visión categórica de imposibilidad de la unión de coche y peatón, que no permitió a Tripp pensar en otras propuestas, en la línea de lo percibido en los Estados Unidos.

Apesar de todo esto, su decisión era muy nueva, ya que después de la introducción masiva de los coches en las calles y el problema creciente del tráfico en las ciudades inglesas, fue la primera propuesta coherente para relacionar la planificación de la ciudad con el tráfico rodado. Por lo tanto, fue considerado en la planificación urbana de Londres y las nuevas ciudades inglesas, y ampliamente aceptado en Inglaterra durante el periodo de posguerra. En la URSS, aunque el libro de A. Tripp no tuvo una influencia inmediata, sus ideas quedaron como germe para los cambios futuros. Adquirió una importancia especial en la época post-Stalin, teniendo un impacto significativo en la formación de los principios de planificación de la red viaria. Aunque el Partido Comunista Soviético controló también las ideas en urbanismo y arquitectura, en esta etapa tanto el urbanismo como la ingeniería del tráfico fueron consideradas ciencias o disciplinas técnicas, de modo que su perfil aparentemente no ideológico permitió el trasvase internacional de conocimientos, y por lo tanto las prácticas y métodos de planificación en estructura y morfología urbanas se

concibieron como la ciencia urbana, teniendo así la posibilidad de desarrollarse.

Las ideas de red viaria coherente y diseño funcional de Tripp fueron desarrolladas en la URSS en relación con el ideario socialista dominante. Por lo tanto, adquirió importancia la integración de la población con toda la ciudad, lo que se resolvió con una estructuración fractal de los elementos urbanos. Con ello, se trataba de asegurar la prevención del problema futuro del tráfico, resolver el crecimiento urbano previsto y simplificar los problemas urbanos, creando una imagen de progreso y de modernidad en la ciudad socialista.

Aunque los principios de planificación urbana eran nuevos, la respuesta a los problemas era en esencia la misma vieja idea de los años 20, que es siempre mejor proyectar la ciudad del futuro para prevenir los problemas del futuro de la ciudad, tal como mencionó A. Kopp (1974, p. 211): “La medicina socialista contra las enfermedades de la ciudad era la profilaxis”. Así, puede afirmarse que la naciente ingeniería del tráfico que formuló Alker Tripp fue un hito técnico al menos hasta que Colin D. Buchanan puso en solfa que el tráfico urbano es un problema social complejo, con consideraciones novedosas que supusieron el primer cambio de perspectiva en estas materias.

BIBLIOGRAFÍA

- Abercrombie, Patrick (1944), *Greater London Plan*. London, University of London Press.
- Bocharkova, Daria (2014), *Inventing Socialist Modern A History of the Architectural Profession in the USSR*, 1932–1971, Tesis Doctoral, Florencia, European University Institute.
- Buchanan, D., Colin (1973), *El tráfico en las ciudades*, traducido por Agustín Gil, Madrid, Editorial Tecnos.
- Clarke, John (1936), “Restriction of Ribbon Development Act”, en *The Town Planning Review*, 17(1), pp. 11.
- Gravagnuolo, Benedetto (1991), 1998, *Historia del urbanismo en Europa 1750-1960*, traducción Calatrava, Juan, Madrid, Akal Arquitectura.
- Hall, Peter (1982), *Great planning disasters*, Los Angeles, University of California Press.
- Hall, Peter (1996), *Ciudades del mañana: historia del urbanismo en el siglo XX*, Barcelona, Ediciones del Serbal.

Kopp, Anatole (1974), *Arquitectura y urbanismo soviéticos de los años veinte*, Barcelona, Editorial Lumen.

MacKaye, Benton (1930) "The Townless Highway", en *The New Republic*, March 12, pp. 93-94.

Mom, Gigs; Pirie, Gordon & Tissot, Laurent (2009), "Mobility in history. The state of art in the history of transport, traffic and mobility" en *From the Scyphians to the Soviets: an evaluation of russian mobility history*. Neuchâtel, Editions Alphil, pp. 153-164.

Miralles-Guasch, Carmen (2002), *Ciudad y transporte : el binomio imperfecto*, Barcelona, Ediciones Ariel.

Quilici, Viero (1978), *Ciudad rusa y ciudad soviética*, Barcelona, Gustavo Gili.

Siegelbaum, Lewis (2008), "Roadlessness and the “Path to Communism”" *The Journal of Transport History*, 29(2), pp. 277–294.

Tripp, Alker (1943), *Town Planning and Road Traffic*, London, Edward Arnold and Co. // *La planificación urbana y el tráfico rodado*, London, Edward Arnold and Co.

Бабуров, Василий (1956), *Планировка и застройка городов*, Москва, Литература по строительству и архитектуре // Baburov, Vasili (1956), *La planificación y construcción de las ciudades*, Moscú, Literatura sobre construcción y arquitectura.

Буров, Андрей (1944), Война и Архитектура, Знамя, 9 // Burov, Andrey (1944), "Guerra y Arquitectura", *Revista Znamya*, 9, pp. 100-114.

Зильберталь, Абрам (1937), *Проблемы пассажирского транспорта*, Москва, Государственное транспортное издательство // Zilbertal, Abram (1937), *Los problemas de transporte urbano*, Moscú, Editorial Estatal sobre Transporte.

Дрюбин, Георгий (1935), *Методология планирование городских транспортных сетей*. Ленинград: Научно-технический институт коммунального и жилищного хозяйства и строительства Ленинградского совета РК и КД и транспортное управление Ленсовета, Ленинград // Dryubin, Georgi (1935), *Metodología de la planificación de transporte urbano*, Instituto de Ciencia y Técnica de Municipal y Vivienda y la gestión del transporte, Leningrado.

Косенкова, Юлия (2000), *Советский город 1940-х первой половины 1950-х годов. От творческих поисков к практике строительства*, Докторская диссертация, Москва, Российская академия архитектуры и строительных наук // Kosenkova, Yulia (2000), *La ciudad soviética en los años 1940 y primera parte de 1950. De búsqueda creativa a la práctica de la construcción*, Tesis doctoral, Moscú, Academia de Rusia sobre las ciencias de arquitectura y construcción.

Поляков, Алексей (1953), *Городское движение и планировка улиц*, Москва, Государственное издательство литературы по строительству и архитектуре // Polyakov, Alexey (1953), *Tráfico urbano y planificación de las calles*, Moscú, Editorial estatal de literatura sobre construcción y arquitectura.

Трипп, Алкер (1947), *Планировка городов и уличное движение*, Москва, Издательство Академии Архитектур СССР // Tripp, Alker (1947), *La planificación urbana y el tráfico rodado*, Moscú, Editorial Academia de la Arquitectura de la URSS.

Шелейховский, Георгий (1946), *Композиция городского плана как проблема транспорта*, Москва, Гипрогор // Sheleijovsky, Georgi (1946), *La composición de la ciudad como el problema de transporte*, Moscú, Giprogor.

Якшин, Анатолий (1946), *Планирование городских транспортных сетей*, Москва, Государственное архитектурное издательство // Yakshin, Anatoli (1946), *La planificación de la red de transporte*, Moscú, Editorial Estatal sobre Arquitectura.

*Résidentialisation urbaine: seguridad espacial y normalización social en las periferias sensibles francesas**

Résidentialisation urbaine: spatial security and social normalization vulnerable French peripheries

NOEL ANTONIO MANZANO GÓMEZ

Grado y master en sociología Universidad París 8, Arquitecto

Doctorando URBAHist

Instituto Universitario de Urbanística UVA / Institute for European Urban Studies BUW

noel.a.manzano@gmail.com

ORCID: [0000-0003-4107-1836](https://orcid.org/0000-0003-4107-1836)

Recibido/Aceptado: 12-10-2017 / 12-03-2018.

Cómo citar: Manzano Gómez, Noel Antonio (2018): “Résidentialisation urbaine: seguridad espacial y normalización social en las periferias sensibles francesas”, en *Ciudades*, 21, pp. 141-159.

DOI: <https://doi.org/10.24197/ciudades.21.2018.141-159>

Resumen: El presente artículo aborda la residencialización de las periferias francesas, proceso de renovación urbana fundado en la sustitución de grandes conjuntos de vivienda social por pequeñas unidades residenciales cerradas. Protegidas por importantes medidas de control y vigilancia, el nuevo tipo de tejido urbano así proyectado pretende corregir la percepción de inseguridad y los usos de los espacios comunes de los vecindarios, atrayendo así clases medias a entornos urbanos fuertemente estigmatizados. Presentando las teorías sociales en las que dicho proceso se ha fundamentado, y los resultados de un trabajo de campo llevado a cabo en la periferia de París, el artículo discute tanto la adaptación de los vecinos a estos nuevos entornos, como el tipo de ciudad que está emergiendo de dicho proceso.

Palabras clave: residencialización, París, renovación urbana, barrios cerrados, gentrificación, normalización, seguridad, grand ensemble.

Abstract: This article will discuss the residentialization of French peripheries, an urban renewal process based on the replacement of large groups of social housing by small, closed residential units. These units are protected by important control and surveillance measures, the new type of urban fabric thus planned seeks to correct the perception of insecurity and to modify the uses of the common spaces of the periphery, attracting the middle class to strongly stigmatized urban environments. Presenting the social theories in which this process has been based, and the results of fieldwork carried out in the periphery of Paris, we will discuss both the adaptation of the population to these new environments, and the type of city that would be emerging out of that process.

* La investigación de la que forma parte este artículo se inserta en el proyecto *UrbanHist*, el cual ha recibido financiación del programa de investigación e innovación “Horizon 2020” de la Unión Europea en virtud del acuerdo de subvención Marie Skłodowska-Curie nº 721933.

Keywords: residentialization, Paris, urban renewal, gated communities, gentrification, normalization, security, grand ensemble.

1. INTRODUCCIÓN: LA RENOVACIÓN URBANA EN FRANCIA

El presente artículo aborda algunos elementos de una investigación llevada a cabo a lo largo del curso académico 2012-2013 por estudiantes de licenciatura, master y doctorado del Departamento de Sociología de la Universidad Paris 8, dirigidos por Agnès Deboulet y Claudette Lafaye.

La investigación, encargada por la SEMAPA (sociedad público-privada de gestión de la vivienda social) tenía como objetivo evaluar el proceso de demolición y realojo forzoso de los vecinos un edificio de vivienda social, demolido en septiembre de 2012. Ésta se basó en un trabajo de campo llevado a cabo entre enero y marzo de 2013, que consistió en la realización de 114 entrevistas¹ sobre un total de 170 vecinos realojados. Dichas entrevistas, de tipo semi-estructurado y con una duración de entre 40 minutos y 2 horas, fueron llevadas a cabo en las 18 nuevas residencias a las que los vecinos fueron desplazados. Si bien dichas residencias estaban conformadas tanto por inquilinos del inmueble demolido como por otras poblaciones de origen residencial diverso, el trabajo de campo fue llevado a cabo sólo en relación a los primeros, con el objetivo de conocer su adaptación a los nuevos entornos.

El edificio demolido, la torre GHJ, formaba parte de la denominada “Cité Balzac”; un “Grand Ensemble” construido en 1967 en Vitry-sur-Seine, ciudad situada en la periferia sudeste de París. Dicho conjunto residencial, formado por barras y torres de hasta 14 pisos de altura y un total de 923 viviendas sociales en régimen de alquiler, compartía la conflictividad social de buena parte de las áreas desfavorecidas francesas: degradaciones en la edificación, vandalismo, y en ocasiones, violencia. Es decir, era un caso representativo de las disfuncionalidades atribuidas en Francia a sus periferias populares; el problema de los “Barrios Sensibles” o ZUS².

Dicha problemática, bien conocida por su difusión en medios de comunicación de todo el mundo, entró en su fase actual a partir de 1998. En este año se aprobaron las primeras demoliciones de vivienda social bajo dos supuestos: uno, la presencia de una alta tasa de viviendas vacías, y dos, que formen parte de un proyecto de reconversión urbanística. En 2003, con la denominada ley Borloo, se creó la ANRU -Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine- con el objetivo declarado de demoler 200.000 edificios en 5 años. Se generó así el proceso actual de renovación urbana. Demoliciones, realojos forzados, y construcción in-situ de residencias, intentando

¹ Los nombres de los entrevistados han sido modificados para garantizar su anonimato.

² Zona Urbana Sensible. Definidas por el artículo 2 de la ley nº 96-987 del 14 de noviembre de 1996, delimitan las áreas objetivo prioritario de las políticas urbanas. Se caracterizan por sus altas tasas de paro y por su estigmatización mediática y social.

atraer a la clase media a las antiguas áreas problemáticas mediante la promoción de vivienda nueva, tanto privada como pública (Houard, 2012).

Los testimonios recogidos, y la literatura consultada, nos han permitido analizar el discurso de los habitantes de la antigua comunidad de vecinos en su proceso de adaptación a las nuevas edificaciones. La inseguridad de su edificio de origen, el Cité Balzac, derivada del control espacial ejercido por bandas sobre las áreas comunes del inmueble, había provocado el enclaustramiento de algunos de sus habitantes en el interior de las viviendas. La relación con el barrio y con su espacio público era también dual: mientras una parte de los vecinos hacían un uso activo de éste, otros lo evitaban, utilizándolo simplemente como lugar de tránsito entre su vivienda y el resto de la ciudad (Manzano, 2014).

La renovación urbana actual en Francia, llevada a cabo mediante un proceso público-privado de demolición y reconstrucción, permitiría que tanto el sector público como el privado obtuviesen fuertes plusvalías por la revalorización, reconstrucción y privatización parcial de áreas públicas de escaso valor inmobiliario. Las enormes reservas de suelo, ocupadas por viviendas sociales estigmatizadas estarían siendo sometidas, en toda Francia, a dicha transformación tomando como leit-motiv un necesario incremento de la seguridad.

El presente artículo nos permite, gracias al caso de estudio de Vitry-Sur-Seine, discutir el tipo de ciudad que podría estar emergiendo de dicho proceso. Para ello, realizamos, en primer lugar, un recorrido sobre los orígenes de la “residencialización”, en el que describimos sus principales características, explicamos su génesis, fundada en teorías urbanas de origen anglosajón, y discutimos su posible inscripción en una tendencia global de obsesión por la seguridad. Posteriormente discutimos los resultados de nuestro trabajo de campo, lo que nos permite tanto describir la forma en que los vecinos se apropiaron de sus nuevos entornos, como apuntar algunas tendencias que dicho proceso podría estar provocando en el modo de vida de las nuevas periferias francesas.

2. DE LA TEORÍA A LA PRÁCTICA: LA CONSTRUCCIÓN DE UNA PEROFERIA SEGURA

Como ya hemos apuntado, la solución al problema de las periferias populares, propuesta por las instituciones, y financiada por la ANRU en Vitry-sur-Seine, consistió en la demolición y posterior residencialización de los barrios problemáticos. Proceso objeto de escasas publicaciones científicas en España (Castrillo, 2010; Portolés, 2014), la residencialización francesa fue una nueva forma de urbanización cuyo propósito era “abrir la especificidad de los grandes bloques residenciales, atenuar las diferencias con los barrios vecinos y volver a encontrar el juego banal del tejido

urbano”³ (Panerai, 2002, p. 58). Pero, ¿Cuáles fueron los dispositivos arquitectónicos y sociales introducidos en las nuevas residencias para lograr esa “banalidad”?

A partir del trabajo de S. Chédac (2009) hemos identificado los siguientes objetivos de los proyectos de renovación:

1. Clarificar el estatuto de espacio público exterior y delimitar el espacio privado.
2. Construir espacios comunes e intersticiales.
3. Evitar la toma de decisiones a escala de grandes unidades residenciales, disminuyendo el tamaño de las nuevas viviendas y permitiendo una gestión de proximidad.
4. Redefinir las responsabilidades de los vecinos para lograr su implicación en el mantenimiento de las partes comunes de los edificios.
5. Ofrecer un entorno con el que los vecinos se puedan sentir identificados.

Para ello, estas nuevas residencias eran lugares de pequeña escala mejorando el control vecinal mediante, por un lado, al diseño de “espacios intersticiales” centrales de uso exclusivo de los residentes y, por el otro, a la implementación de dispositivos de seguridad: verjas, videocámaras, códigos digitales de acceso, etc...

Es decir, se procuró establecer un nuevo tipo de tejido urbano que, frente al construido en los años 60 y 70, evitase las grandes unidades residenciales y, sobre todo, la ausencia de privacidad originada por la permeabilidad de las manzanas abiertas de las tipologías de dicha época. Esta permeabilidad sería supuestamente un obstáculo para la apropiación de los espacios comunes por parte de sus vecinos, permitiendo la instalación de bandas delictivas y amplificando los problemas de uso y de vida colectiva. “Los conflictos que oponen a los jóvenes y adultos en los Grand-Ensembles son en parte debidos al estatuto incierto y mal definido de estos espacios intersticiales entre el dominio público y el dominio privado” (Chamborderon, 1970, en Lepoutre, 1997).

2.1. El espacio como problema y solución; de la *situational prevention* anglosajona al *espace défendable* francés

El objetivo de la residencialización fue, por tanto, una demarcación más nítida de los límites de lo público y lo privado, con el propósito de mejorar la seguridad de dichos entornos. Esta estrategia estuvo fundada en diversas investigaciones en el campo del urbanismo y la acción policial llevadas a cabo en contextos

³ Todas las citas de textos francófonos o anglófonos han sido traducidas al castellano por el autor.

anglosajones, cuyo objeto era lograr la así llamada “prevención situacional”. Dicho concepto se fundamentó en la hipótesis de que existe un determinismo de las formas arquitectónicas y urbanas sobre los comportamientos (Delhome, Landaurer; 2000, p. 50, en Arantes, 2007), y fue introducida en Francia en los años 90 a partir del trabajo de Robert V. Clarke (*Ibid*, 2007). No obstante, la evolución de dichas ideas y su puesta en práctica difirieron, como veremos, de sus propósitos iniciales.

Los primeros trabajos, que tuvieron una influencia posterior en el desarrollo de la residencialización francesa, se publicaron en EEUU en la década de los 60 (Loudier, Dubois, 2001). En 1961, Elizabeth Wood publicó «*Housing Design: A Social Theory*», enfatizando las estrategias de diseño que permitieron la formación de estructuras vecinales fuertes, y por tanto una vigilancia natural de los espacios. Ese mismo año, Jane Jacobs publicó su clásico «*The Death and Life of Great American Cities*» en el que, comparando tejidos urbanos formados por barrios contemporáneos de arquitectura moderna, y áreas formadas por bloques de vivienda colectiva “tradicionales”, discutía las razones por las que las segundas eran mucho más seguras. Constatando que en ellas había una mayor apropiación de las calles por parte de sus habitantes, Jacobs propuso reforzar dicho mecanismo mediante diversas medidas, como orientar los edificios para permitir la vigilancia pasiva de las calles desde las ventanas de las viviendas, y reducir el tráfico rodado para facilitar el pequeño comercio, a fin de generar un espacio público animado por la continua presencia de vecinos. Entre las medidas propuestas, una fue privilegiada frente a las demás en el posterior proceso de renovación urbana francesa. Ignorando las propuestas de intensificación de la sociabilidad y convivencia de Jacobs, el principal objetivo de las nuevas residencias se fundamentó en establecer “una clara demarcación entre lo que es un espacio público y el espacio privado” (Jacobs, 1967, p. 294).

Dicha temática fue retomada por el arquitecto Oscar Newman. En 1975 publicó su obra, «*Defensible Space*», en la que la inseguridad se consideraba directamente ligada a la forma urbana, y en concreto al diseño de los espacios comunes en los grandes conjuntos habitacionales del movimiento moderno. La configuración de estos impidió la existencia de un entorno exterior “agradable”, provocando la “reclusión” de los vecinos en la esfera privada de la vivienda. Como consecuencia, dicho autor propuso mejorar la seguridad de los espacios construyendo lugares favorables a la interacción social, sugiriendo a los potenciales delincuentes que el barrio se encontraba bajo el dominio de sus vecinos. Según él, los residentes de un tejido urbano protegerían mejor su territorio si existía un fuerte sentimiento de pertenencia. A partir de este análisis, Newman formuló un sistema de reglas arquitectónicas, basadas en una jerarquización de los espacios residenciales (privado, semi-privado, semi-público, público) por oposición a las manzanas abiertas de la arquitectura del movimiento moderno.

En 1985, Alice Coleman estudiaba las características de un espacio productor de inseguridad. En su obra «Utopia on Trial : Vision and Reality in Planned Housing», estudiaba un gran número de unidades residenciales de los años 50 y 60, enumerando 15 elementos de ordenación urbana “crimígenos”, entre ellos el gran tamaño de los edificios y el consecuente anonimato del vecindario. A fin de evitar actividades ilegales, propuso como modelo las unidades residenciales pequeñas, cerradas, y con espacios de uso exclusivo de vecinos, permitiendo un mejor control de los accesos.

En Francia, las críticas a los *grands ensembles*, y sus supuestos vínculos con un cierto “malestar social”, aparecieron ya desde principios de los años 1960 (Driant, 2012), sirviendo de base para la propia prohibición de la construcción de torres y barras de vivienda social. Dicha prohibición, derivada de la circular “relativa a las formas de urbanización llamadas *grands-ensembles* y a la lucha contra la segregación social por el hábitat” de 5 de abril de 1973, procura restringir la concentración de poblaciones sin recursos en las periferias, pero también evitar “la monotonía de las formas y de la arquitectura, la pérdida de la medida humana en la (gran) escala de las construcciones”⁴.

Desde los años 70, y bajo la inspiración de Foucault aparecieron, paradójicamente, denuncias sobre “la acción disciplinaria” del urbanismo del movimiento moderno en Francia, siendo consideradas sus plantas bajas transparentes como “lugares que no dejan ninguna zona de sombra, ningún lugar al abrigo de la vigilancia” (D’Arcy, 1977). Los espacios abiertos de los *grands-ensembles* fueron también objeto de crítica, calificados como “espacios del vacío, del control social o policial, incapaces de abrigar los secretos de la vida urbana” (Charré, 1991).

En 1988, Michel Bonetti y Isabel Margheri publicaron una obra titulada «Influence des processus psychologiques et sociaux sur la dégradation du bâti. Recherche exploratoire», en la que se referían a algunas de las hipótesis de Newman, tanto para utilizarlas como para mostrar sus límites (Arantes, 2007).

Además, urbanistas, como Paul Landauer o Bruno Vayssiére, se interesaron por la cuestión de la seguridad y publicaron artículos o participaron en círculos en los que la referencia a la “prevención situacional” anglosajona era manifiesta, englobándola bajo el calificativo de *espaces défendables* (Ibid, 2007).

Más allá de las lógicas espaciales y sociológicas que permitirían un menor control de los espacios públicos, una visión maniquea de los *grands ensembles* parece haberse consolidado en los medios de comunicación y en los poderes públicos: aquella que liga los problemas de las periferias francesas a razones estéticas. En el informe de Didier Peyrat, para la secretaría de estado Marie-Noëlle Lienemann se

⁴ Circulaire du 21 mars 1973. «Journal Officiel de la République Française», 5 avril 1973 p. 3.864.

solicita, según la lógica del *espace défendable*, urgir a los urbanistas a “convertir los espacios en más desagradables a los delincuentes... no solamente espacios estéticos, sino también espacios gestionables y defendibles. Hay que evitar los edificios productores de ansiedad, los efectos de santuarización, las densidades excesivas y las oscuridades lúgubres”⁵.

Así, mediante un discurso emocional y demagógico, se va a lanzar la idea de que es necesaria la supresión y sustitución de los barrios existentes por unas arquitecturas y espacios urbanos nuevos.

A modo de resumen, la política de renovación urbana llevada a cabo por la ANRU en Francia surge en paralelo a la aceptación de las tesis y métodos de la “prevención situacional” como manera de prevenir la ilegalidad en los grandes conjuntos de vivienda social. Como modo de resolver –o al menos reprimir– los crecientes problemas sociales de estas áreas económicamente desfavorecidas. Si bien los discursos sobre la renovación urbana no hablarán abiertamente de la cuestión de la seguridad, promoviendo conceptos más políticamente correctos, como los de “calidad urbana” o “convivencia” (Gosselin y Franc, 2015), el eufemismo que da nombre al proceso, la “residencialización” servirá para dotar de un prisma positivo a unas operaciones inmobiliarias justificadas por una creciente sensación de inseguridad y por el miedo a las periferias.

2.2. El urbanismo defensivo como lógica auto-segregativa global

La demanda de espacios defensivos no es únicamente francesa, y ha sido largamente estudiada en todo el mundo, por lo que sólo podemos realizar una descripción sumaria del estado de la cuestión, a fin de ponerla en relación con los procesos de residencialización.

La sensación de inseguridad urbana está en consonancia con el advenimiento de una “sociedad del riesgo global” (Beck, 2002) en la que las actuales tendencias a la individualización social, fragmentación familiar y sociabilidad digital inducen a un creciente aislamiento vecinal. Para algunos autores, la debilitación de los aparatos de control tradicionales, el estado y la vecindad, estaría en la raíz de la aparición de diversos tipos de “comunidades cerradas” (Billard, Chevalier, Madoré, 2005). Según Capron (2006) la construcción de barrios “seguros” en todo el mundo, también denominados *gated communities*, *condominios fechados* o barrios cerrados, podría compartir las siguientes características comunes con el proceso de residencialización francés:

En primer lugar, la delimitación física del espacio y la implantación de diversos dispositivos de control, persiguen una auto-segregación física y social del resto

⁵ *Rapport* de Didier Peyrat a Marie-Noëlle Lienemann, secretario de estado de Vivienda, «Habiter, cohabiter, la sécurité dans le logement social», Février 2002.

de la ciudad y de sus supuestos problemas de inseguridad. Los cercamientos que caracterizan las comunidades cerradas del contexto internacional y las residencias francesas, y los dispositivos electrónicos y mecánicos puestos en práctica en ellas no sólo permitirían garantizar la seguridad, sino la diferenciación y segregación de las clases medias y altas frente a las clases populares (Caldeira, 1997).

En segundo lugar, las comunidades cerradas estarían determinadas por un modo de vida extremadamente individualista. A pesar de ser concebidos como “pueblos”, y de representarse a sí mismas como lugares idílicos de sociabilidad, el concepto de *lock and go*, relacionando independencia personal, movilidad y seguridad se encuentra en el núcleo ideológico de estos desarrollos urbanísticos (Capron, 2006). Tal y como evidenciamos mediante nuestro trabajo de campo, dicha componente aparece también en el caso francés.

Por último, la percepción de una violencia urbana fuertemente mediatisada, sería un factor explicativo de la demanda de este tipo de urbanización. La percepción de miedo y el sentimiento de vulnerabilidad son problemas crecientes no sólo en Francia, sino en contextos internacionales muy diversos, siendo esgrimida por los residentes de estas áreas como explicación de su trayectoria residencial (Blakely y Zinder, 1997; Soja, 2000; Caldeira, 2000; Low 2000; Landman, 2000; Carvalho, 1997; Svampa, 2001).

La respuesta a estos miedos globales, por parte del mercado, es la producción y comercialización de espacios supuestamente “seguros”, retroalimentando su demanda mediante un marketing de tipo neo-higienista y antiurbano (Capron, 2006). Obedeciendo a una lógica social y económica puramente neoliberal (Aalbers, 2001; Janoschka y Glasze, 2003; Smets, 2009), la “mano invisible del mercado” impulsa a su vez al planeamiento urbano a permitir dicho tipo de soluciones dejando de lado cualquier ambición de vertebrar la ciudad. Producido un modelo urbano conformado por sectores conectados mediante redes de alta velocidad, en la que las nuevas “residencias” son parte de un proceso más amplio de fragmentación de la ciudad (Mangin, 2004). Viendo nacer unas lógicas sociales hiper-reguladas en su interior, alejadas del modo de vida compartido con el resto de la ciudadanía (Lang y Danielsen, 1997).

Consecuente con las actuales lógicas de gobernanza urbana neoliberales, la satisfacción de la demanda de seguridad por parte del mercado permite, en la mayor parte de contextos internacionales, una desatención de dichas áreas por parte del Estado. Resultando una forma de privatización en comunidades cerradas a la que hay que añadir la seguridad de otros servicios a priori públicos –educación, áreas deportivas– financiados por los propios residentes.

No obstante, y frente a las tendencias globales que apuntarían a una generalización de diversos tipos de comunidades cerradas relativamente equiparables entre sí, las residencias francesas mantendrían características propias. El nivel de segregación

urbana es mucho más marcada en los contextos no europeos que en las residencias francesas, siendo éstas de hecho promovidas bajo el pretexto de aumentar la “mezcla social” en áreas depauperadas (Belmessous, 2012). Si bien este argumento también está siendo utilizado en otros contextos internacionales (Deboulet y Lelévrier, 2014), en el caso francés se ha mantenido un modelo social, en el que una parte importante de las viviendas son de titularidad pública, en teoría facilitadoras de una mayor inclusión social. La residencialización sería un modelo distinto, propio de un contexto social –el francés– que, contando con un todavía poderoso paraguas estatal, evitaría tanto la degradación de las áreas desfavorecidas en ghettos urbanos (Wacquant, 1993; Kokoreff 2009), como la formación de territorios exclusivamente gestionados por las lógicas segregativas del mercado privado.

3. LAS NUEVAS RESIDENCIAS DE VITRY -SUR-SEINE

La puesta en práctica de las operaciones de residencialización francesas responde no sólo a una voluntad de los poderes públicos, sino también a una demanda por una parte de ciertos sectores de la sociedad que, a fin de implantarse en la periferia de las principales ciudades, requeriría un tratamiento que subvirtiese el capital simbólico de los *grands ensembles*.

Pero, ¿cómo se concretó esta transformación simbólica en la percepción de los habitantes de la Cité Balzac? ¿De qué manera la residencialización colmó o defraudó las aspiraciones de mayor seguridad de los habitantes de los nuevos inmuebles? ¿Qué consecuencias urbanas implicó la configuración de este nuevo tipo de hábitat en nuestro caso de estudio?

3.1. Nuevos espacios privativos

Tal y como ya hemos explicado, este artículo pretende exponer algunas de las conclusiones de un trabajo de campo llevado a cabo mediante entrevistas a habitantes en varias residencias de Vitry-Sur-Seine, periferia de París.

El primer resultado a destacar de las entrevistas realizadas fue una generalizada satisfacción de los vecinos respecto al carácter de los espacios interiores de las nuevas residencias, por oposición al espacio de calle y, sobre todo, en relación al carácter de los espacios comunes de sus antiguas viviendas sociales de la Cité Balzac.

“No es parecido, vamos a decir que es mejor en relación al ambiente. 100% de diferencia. Aquí estamos en una RESIDENCIA (risas).” (Mme. Robechon, residencia Lagaisse)

Una parte importante de las personas interrogadas en sus nuevos entornos calificaron como mejor el ambiente de las residencias. Esta percepción denotaba, tal y como han apuntado otros trabajos sobre este tipo de urbanización, no sólo las

consecuencias de una mejora espacial, sino una diferenciación simbólica en términos de posición frente a las antiguas viviendas sociales demolidas y frente al carácter todavía estigmatizado del barrio en el que se sitúan.

“Cuando entro, lo primero que siento es la seguridad. Es lo que sentí desde el principio de llegar aquí. Entrar en un hall muy limpio. Se tiene la impresión de estar en un hotel de tres estrellas” (Mme. Uguine, residencia Baignade)

El cierre de los espacios marcaba fuertemente la representación que los vecinos se hacían de sus propios inmuebles. La identificación entre segregación frente al exterior –la calle- y ausencia de problemas en el interior –los espacios comunes de las nuevas residencias- denotaba, de nuevo, la conciencia de una ascensión residencial en términos de estatus, la idea de una vecindad diferente a la de su entorno.

Por otro lado, y según algunos de los habitantes entrevistados, el hecho de compartir espacios comunes de calidad permitió una mejora de las relaciones entre vecinos. Tal y como se describió en la teoría de los *espaces défendables*, la existencia de espacios intersticiales y cerrados aparentemente está facilitando el encuentro,

“Aquí hay más facilidades. Cada uno cuida un poco el jardín. No es como Balzac. En el medio hay un patio para los niños, hay bancos... Yo bajo con mi silla de ruedas, discutimos (...) La gente me dice buenos días, y empezamos una conversación, mientras que allí... la misma gente que yo conocía allí, aquí es mejor” (M. Dany)

“Las relaciones entre vecinos están muy bien. La residencia es pequeña y hay buen ambiente” (Mme Lafol, residencia Lagaisse)

No obstante, una parte de los vecinos realojados percibieron en los espacios comunes de las nuevas residencias un simple decorado, considerándolos demasiados pequeños y sin ninguna función.

“No sirven de gran cosa, los espacios exteriores. Sólo es un espacio de paso. No te vas a parar, ni dejar jugar a los niños abajo... no, no se parece en nada a Balzac. En negativo, yo diría... para que la gente pueda encontrarse, discutir... una pequeña esquina... sí, no hay nada.” (Mme Ait-Obdur, residencia Baignade)

Si bien el escaso tiempo pasado desde la llegada de los residentes realojados hace difícil juzgar la evolución de la sociabilidad en las residencias, las relaciones forjadas en sus espacios comunes parecían estar marcadas por una cierta superficialidad, frente a los fuertes vínculos –en ocasiones opresivos- del antiguo barrio (Manzano, 2014). Esa ausencia de sociabilidad puede explicar parte de las percepciones sobre los nuevos espacios comunes de las residencias. Las críticas de parte de los entrevistados, y la idealización de la antigua Cité Balzac, expresaban en realidad un sentimiento de pérdida de las relaciones sociales establecidas en ellos. Evidenciando un rechazo a

las consecuencias del proceso de realojo forzoso.

3.2. Una exigencia de seguridad insatisfecha

El segundo elemento que constatamos en nuestro trabajo de campo es que, a pesar de la amplia gama de dispositivos de control y vigilancia puestos en práctica en las nuevas residencias, buena parte de los vecinos mostraron señales de escepticismo respecto a su eficacia, haciendo explícita una exigencia de mayor seguridad en los edificios.

“Yo les he propuesto comprar barras de hierro y que las instale yo mismo pero ellos no han querido... -refiriéndose a la empresa gestora de la vivienda social- no, ellos no han querido... así que les he dicho que si éramos atracados ellos serían los responsables... sí, eso es lo que les he dicho.” (M. Gueduche, residencia Clos Langlois)

Sin embargo, la exigencia de una mayor seguridad sería difícil de llevar a cabo, al menos desde un punto arquitectónico. Los miedos de los vecinos frente al exterior podrían, además de evidenciar un proceso social global anteriormente descrito, ser una consecuencia local del propio proceso de renovación y realojo, el cual estaría retroalimentando la necesidad de seguridad. En efecto; la destrucción de las redes vecinales del antiguo conjunto residencial, y el hecho de encontrarse en un nuevo contexto desconocido, sin personas de confianza, habrían contribuido a consolidar una percepción de vulnerabilidad que ya existía, y que las medidas de control espacial deberían, a priori, contrarrestar. Siendo la seguridad el principal objetivo declarado de la residencialización, los testimonios recogidos explicitaron, de forma muy mayoritaria, tanto un relativo fracaso de las medidas de seguridad implementadas, como la interiorización y cronificación de una cierta percepción de vulnerabilidad.

“Aquí, la seguridad no existe (...). El código de entrada no vale para nada, está disponible para todo el mundo. Les hemos propuesto suprimirlo. Hay dinero para eso, pero ellos no quieren hacer nada. (...) Hay incluso ocupaciones en el parking, las autoridades están al corriente de eso.” (M. et Mme Boujanine, residencia Lagaisse)

Por otro lado, y habiéndose implicado personalmente, tanto en tiempo como en dinero para adaptar las viviendas recibidas a sus necesidades, los nuevos habitantes mostraron un esfuerzo compartido por evitar comportamientos incívicos en los inmuebles, representando en este sentido un “éxito” de los objetivos de la residencialización. La creación de redes vecinales que permitiesen la asunción de responsabilidades por parte de los habitantes en el mantenimiento de sus espacios comunes estaba llevándose al cabo, pero desde el punto de vista de la seguridad y del control espacial. Es decir, bajo el prisma de un aumento de vigilancia mutua de los espacios y de la multiplicación de denuncias.

“La seguridad... ¡aquí todo el mundo entra! El código de acceso, todo el mundo lo conocía antes de que el edificio fuese inaugurado. No lo han cambiado, sigue siendo el mismo. (...) La policía nos ha dicho que en cuanto veamos a alguien les llamemos” (M. Gueduche, residencia Clos Langlois)

“Aquí, un joven del primer piso ha intentado hacer como en Balzac, fumar en las escaleras con sus amigos. Lo hemos denunciado rápidamente, y creo que lo ha comprendido.” (Mme. Lafol, residencia Lagaisse)

Habiendo sido las medidas de seguridad sistemáticamente saboteadas en los bloques de vivienda social anteriores a la renovación, los vecinos realojados veían con escepticismo la evolución futura de las nuevas residencias. Sin embargo algunos de ellos consideraron positivamente el hecho de que los nuevos inmuebles fueran más pequeños, que poseyesen varias entradas separadas⁶ y la introducción de dispositivos tecnológicos para facilitar el control de los accesos.

“Hay menos gente en las dos entradas que en nuestra antigua torre. Es muy diferente. (...) Les fastidia bastante, sobre todo a los jóvenes. Incluso si consiguen los códigos...” (Mme. Lorrand, residencia Lys)

Tal y como constatamos en las entrevistas realizadas, la introducción de tecnología de control espacial, tuvo un moderado éxito, evitando la reproducción de los “problemas” del bloque de viviendas sociales origen de las poblaciones entrevistas. No obstante, más allá de la fiabilidad de las medidas de seguridad física puestas en práctica con el proceso de residencialización, la relación de los vecinos con el espacio exterior, el espacio público, continuó marcada por una fuerte percepción de amenaza que, presumiblemente, dichas medidas de protección no alcanzarían a solucionar por sí mismas.

3.3. ¿Hacia un espacio público neutro?

Una última evidencia obtenida a través del trabajo de campo sería la relación entre los realojos y una aseptización de la vida colectiva. Buena parte de los vecinos encuestados declararon haber encontrado sus nuevos lugares de residencia tranquilos. Esta aseveración, en ocasiones expresada como virtud, y en otras como crítica, podría indicar una tendencia a la “neutralización” del espacio urbano como lugar de encuentro o de conflicto.

Frente al contexto socialmente tenso y humilde del inmueble de origen de los vecinos realojados, una parte significativa de ellos declaró querer encontrar un

⁶ El bloqueo de los accesos a las viviendas, como portales y escaleras, es una de los principales mecanismos de control espacial por parte de bandas en las periferias francesas (Manzano, 2014).

entorno de paz y de seguridad en su nueva vivienda. Una aspiración a la que la residencialización habría dado forma y que, en el imaginario de los encuestados, estaría fuertemente influenciada por una “ascensión social” que, con el fin de diferenciarse de la realidad de los barrios periféricos, aumentaría su relación social y simbólica con los espacios privilegiados del área metropolitana.

“Mis nuevos amigos son de París, y yo estoy a 10 minutos en coche de París (...) El punto positivo es que tenemos la carretera que da sobre la nacional que da sobre la autovía periférica, que da sobre todo (...).” (M. Nuage, residencia Lagaisse)

El establecimiento de una relación distante con el espacio público local está íntimamente ligado al ideal de *lock and go* ya descrito. Un modo de vida independiente del entorno próximo, con una gran movilidad territorial, que evitaría los “elementos negativos”, pero también las oportunidades, de la sociabilidad vecinal.

Además, e íntimamente ligado a este proceso de fragmentación urbana, el realojo forzoso de los habitantes del antiguo conjunto de viviendas sociales iría acompañado de una elitización del espacio urbano local. El relativamente alto precio de los nuevos inmuebles, consecuencia de la residencialización, produciría una concentración de las poblaciones con mayor poder adquisitivo del parque social. Generando, a su vez, una diáspora de las poblaciones con dificultad para pagar los nuevos alquileres hacia viejas viviendas sociales existentes, más degradadas y menos apetecibles para el mercado. Las áreas renovadas, acogiendo además de residencias de vivienda social edificios colectivos privados, tenderían por vocación a acoger a las clases medias, generando un proceso de gentrificación y comercialización de espacios anteriormente públicos, validado con la excusa de generar “mezcla social” (Deboulet y Lelévrier, 2010).

En el trabajo de campo realizado encontramos que, mientras algunos entrevistados se encontraban satisfechos de los nuevos espacios comunes, otros percibían una neutralización de la vida urbana en las nuevas residencias construidas. La represión de las manifestaciones culturales de las clases sociales populares podría ser un proceso común a buena parte de estas nuevas comunidades.

“Volvemos a casa y no vemos a nadie. Cada uno a su casa. Se acabó esa historia de los amigos del barrio de toda la vida.” (M. Nuage, residencia Lagaisse)

“Sabe, yo acabo de pasar el año nuevo aquí... usted sabe, en las *Cités*, hacemos sonar las cacerolas y todo, gritamos, vemos a los niños en la calle... ¡Feliz año! ¡Feliz año! En todas las ventanas... Aquí no había nada, nada de nada. A lo mejor es por el tipo de barrio. Yo creo que es eso. Creo que aquí puede molestar a la gente.” (Mme Robichon, residencia Lagaisse)

La exigencia de “respeto” entre vecinos quedaría garantizada por las características de diseño de nuevas áreas comunes pensadas a modo de panóptico (Foucault, 2006) como espacios de control mútuo y de auto-represión. El objetivo básico de la residencialización es una normalización de la conducta que genere normas de convivencia más estrictas, legible en nuestro caso de estudio y que podría estar induciendo a largo plazo un nuevo modo de vida en el interior de las nuevas residencias y, por extensión, en el conjunto de las periferias transformadas.

4. CONCLUSIÓN, A MODO DE POST-DATA

En el presente artículo hemos detallado las principales características de la residencialización, como nuevo tipo de urbanización resultante de la “renovación” de los “barrios sensibles” franceses. Las entrevistas realizadas a los vecinos, mostraron el éxito de una “transformación simbólica” de los espacios de la periferia pero, al mismo tiempo, desvelaron la tremenda dificultad de reducir la sensación de amenaza de sus vecinos. Así mismo, y como consecuencia de las nuevas tipologías y tecnologías residenciales, hemos observado una normalización de las relaciones sociales en los nuevos entornos.

Dicha normalización de las periferias es imprescindible de cara a la comercialización metropolitana de las viejas áreas de los *grands-ensembles*. El proceso de residencialización, con su abanico de sistemas de seguridad, permite atraer a poblaciones de clase media a lugares fuertemente estigmatizados, “defendiéndolos” de un entorno urbano supuestamente agresivo, y obteniendo cuantiosas plusvalías con la transformación y privatización parcial de los suelos sin valor inmobiliario sobre los que se implantaron los *grands-ensembles* en un proceso consecuente con la tendencia global a un creciente control social y fragmentación de las periferias propia de la ciudad neoliberal (Stavrides, 2015).

Para finalizar, cabría preguntarse si el caso de estudio de Vitry-Sur-Seine, nos puede permitir ilustrar fenómenos equiparables en el estado español. Si bien las estructuras socioeconómicas y urbanas en nuestro contexto difieren fuertemente del caso francés, algunas publicaciones recientes (Observatorio Metropolitano, 2013), (Ávila, García, García et al., 2015) nos muestran la existencia de tendencias auto-segregativas también en algunas periferias españolas, como los madrileños Programas de Actuación Urbanística (Manzano, 2015). En ellos, el miedo al otro se estaría desarrollando en paralelo a la pauperización de las clases populares, a un poderoso desarrollo de la desigualdad que aumentaría la percepción de amenaza. Introduciendo, en nuestro contexto, dinámicas de aislamiento espacial y de anulación del espacio público como lugar de encuentro todavía por estudiar. Esta tendencia global se encuentra sujeta a muy diversas manifestaciones locales. La demanda de seguridad, y la normalización de espacios y culturas urbanas, podrían ser tendencias compartidas en el devenir urbanístico de las nuevas periferias europeas.

BIBLIOGRAFÍA

- Aalbers, Manuel (2001), “The doublé function of the gate: social inclusion and exclusion in gated communities and security zones”, *EUREX*, September 2001.
- Ávila, Débora, García, Beatriz, García, Eva, García Sergio, Montero Virginia, Parajauá Daniel (2015), “Viejas y nuevas periferias en la ciudad neoliberal : seguridad y desigualdad social”, en *Enclaves de riesgo. Gobierno neoliberal, desigualdad y control social*, Madrid, Traficantes de Sueños.
- Arantes, Laëtitia (2007), *Transformation urbaine et appropriation des espaces extérieurs: les limites du modèle de la résidentialisation*.
- Bassand, Michel (2001), *Vivre et créer l'espace public*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Beck, Ulrich (2002). *La sociedad del riesgo global*, Madrid, Siglo XXI de España Editores.
- Belmessous, Fathia (2012), “La politique de la ville en Francia: una visión particular de la cohesión social”, *Seminario de investigación urbana cohesión social, responsabilidad ambiental e integración urbana*, 29,30 y 31 de octubre de 2012, disponible en: http://www2.aq.upm.es/Departamentos/Urbanismo/blogs/re-hab/files/2012/04/20121030_Conferencia_FBelmessous.pdf
- Billard, Gérard, Chevalier, Jacques, Madore, François (2005), “Ville fermée, ville surveillée. La sécurisation des espaces résidentiels en France et en Amérique du Nord” en *Géographie sociale*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes.
- Blakely, Edward J., y Snyder, Mary Gail (1997), *Fortress America. Gated Communities in the United States*, Washington and Cambridge (Mass.): Brookings Institution Press and Lincoln Institute of Land Policy.
- Bonetti Michel y Marghieri Isabelle (1987), *Influence des processus psychologiques et sociaux sur la dégradation du bâti: recherche exploratoire*, Paris, Centre scientifique et technique du bâtiment (CSTB).
- Caldeira, Teresa (2000), *Cidade de Muros: Crime, Segregação e Cidadania em São Paulo*, São Paulo, Editora 34/Edusp.

Castrillo Romón, María (2010), “El urbanismo de renovación de grandes conjuntos de vivienda social en Francia, 2004-2008”, en *Revista Proyecto, Progreso, Arquitectura*, 2.

Carvalho, M., Varkki George, R., y Anthony, K. (1997), “Residential Satisfaction in Condominios Exclusivos (Gate-guarded Neighborhoods) in Brazil”. *Environment and Behavior*, vol. 29, 6, pp. 734-768.

Capron, Guénola (2007), *Quand la ville se ferme, quartiers résidentiels sécurisés*, Paris, Ed. Bréal.

Chamborderon, Jean Claude y Lemaire Madeleine (1970), “Proximité spatiale et distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement”, en *Revue française de sociologie*, 11-1, pp. 3-33.

Chédierac, Sophie (2009) “A la maison dans mon HLM ...La résidentialisation comme dispositif de rénovation urbaine”, *Métropoles [En ligne]*, 5 | 2009, publicado digitalmente el 6 de abril de 2009, disponible en: <http://metropoles.revues.org/3775>

Coing, Henri (1966), *Rénovation urbaine et changement social*, Paris, Éditions ouvrières.

Coleman, Alice (1985), *Utopia on trial: Vision and reality in planned housing*, Londres. Hilary Shipman.

Davis, Mike (1992), *City of quartz. Excavating the future in Los Angeles*, New York, Vintage Books.

D'Arcy, François et al. (1977), *La région dans la dynamique de la formation française*, Grenoble, CERAT.

Deboulet, Agnès y Lelévrier, Christine (2014), *Renovations urbaines en Europe. Espace et Territoires*. PUR.

Delhome D. y Landauer P. (2000), *Espace et sécurité dans les quartiers d'habitat social*, Paris, I.H.E.S.I., coll. Etudes et Recherches.

Donzelot, Jacques (2012), *A quoi sert la rénovation urbaine?*, Paris, PUF.

Driant, Jean-Claude (2012), “Défaire les grands ensembles”, en *A quoi sert la rénovation urbaine*, Dir. Donzelot, Jacques, Paris, La Ville en débat, PUF.

Elias Norbert y Scotson John L., (1997), “Logiques de l’exclusion” en *Enquête sociologique au cœur des problèmes d’une communauté*, Paris, Fayard.

Foucault, Michel (2004), *Seguridad, Territorio y Población*, Curso del Collège de France 1977-1978, Fondo de Cultura Económica.

Gosselin, Camille (2015), “La rénovation urbaine et le modèle de «l’espace défendable» : la montée en puissance des enjeux sécuritaires dans l’aménagement”, *Métropolitiques*, 4 novembre 2015, disponible en: <http://www.metropolitiques.eu/La-renovation-urbaine-et-le-modele.html>.

Houard, Noémie (2012), “Au nom de la mixité sociale”, en *A quoi sert la rénovation urbaine*. Dir. Donzelot, Jacques, Paris, La Ville en débat, PUF.

Jacobs, Jane (1991), *Déclin et survie des grandes villes américaines*, Liege, Pierre Mardaga

Janoschka, Michael y Glasze, Georg (2003), “Urbanizaciones cerradas : un modelo analítico”, *Ciudades* 59, julio-septiembre, Puebla, México, RNIU.

Lepoutre, David (1997), *Coeur de banlieue, Codes, rites et langages*, Paris, Éditions Odile Jacob.

Loudier, Céline y Dubois, Jean Louis (2001), *La sûreté dans les espaces publics urbains. L'apport des méthodes nord-américaines à la question française et francilienne*, PUCA.

Kaufmann, Vincent (2005), “Mobilités et réversibilités: vers des sociétés plus fluides?”, Paris. P.U.F. | *Cahiers internationaux de sociologie*.

Lelevrier, Christine (2010), “La mixité dans la rénovation urbaine. Dispersion ou ré-concentration?”, Paris, *Espace et Sociétés*, n°140-141/1-2.

Landman, C. (2000), “Gated Communities and Urban Sustainability: Taking a Closer Look at the Future”, Ponencia presentada en la *2nd Southern African Conference on Sustainable Development in the Built Environment*, Pretoria, South Africa, 23-25 Agosto, 2000.

Lang, R. E. y Danielsen, K. A. (1997) “Gated Communities in America: Walling Out the World?”, *Housing Policy Debate*, vol. 8, 4, p. 867-877.

- Low, Setha M. (2000), *The Edge and the Center: Gated Communities and the Discourse of Urban Fear*, disponible en <http://062.cpla.cf.ac.uk/wbimages/gci/setha1.html>.
- Lussaut, Michel (2009), *De la lutte des classes à la lutte des places*, Paris, Grasset.
- Marchal, Hervé y Stébé, Jean-Marc (2006), *Les grandes questions sur la ville et l'urbain*, Paris, Presses Universitaires de France.
- Mangin, David (2004), *La ville franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, Éditions de la Vilette.
- Kokoreff, Michel (2009), “Ghettos et marginalité urbaine. Lectures croisées de Didier Lapeyronnie et Loïc Wacquant”, *Revue française de sociologie*, 2009/3 (Vol. 50), p. 553-572.
- Manzano, Noel A. (2014), “Espacio público en una periferia de París : Vitry-Sur-Seine”, Valladolid. *Ciudades* 17(1) 2014: 201-218.
- Manzano, Noel A. (2015), *Casas sin gente, gente sin casas: financialización urbana et appropriation d'immeubles dans la nouvelle périphérie madrilène*. Tesis de master dirigida por Agnès Deboulet. Universidad París 8, departamento de sociología, disponible en <https://uva-es.academia.edu/NoelManzano/Thesis-Chapters>.
- Manzano, Noel A. (2016), “Financiarización urbana y apropiación de viviendas en la nueva periferia madrileña”, *Congreso Internacional Contested Cities*, 4 al 7 de Julio 2016, Madrid. Eje 2. Artículo 2-525, disponible en <https://uva-es.academia.edu/NoelManzano>
- Milun, Kathryn (2007), *Pathologies of modern space*, New York, Routledge.
- Newman, Oscar (1996), *Creating a defensible Space*, Washington. U.S., Department of Housing and Urban Development.
- Portolés, Miguel (2014), *Residencialización: estudio de experiencias en la integración y rehabilitación urbana de polígonos y grupos de viviendas de promoción pública en Europa*. Tesis de master bajo la dirección de Alonso De-Armiño-Pérez, Luís. Universitat Politècnica de València. Escuela Técnica Superior de Arquitectura - Escola Tècnica Superior d'Arquitectura., disponible en <http://hdl.handle.net/10251/43952>

Pannerai, Philippe (2002), “Le chemin de la résidentialisation”, en *Résidentialisation, une nouvelle urbanité?*, Paris, Direction de l’Urbanisme, de l’Habitat et de la Construction, Délégation Interministérielle à la Ville.

Paquot, Thierry (2009), *L'espace public*, Paris, La Découverte, coll. Repères.

Smets, Peer (2009), “Disconnected from Society?”, *The Urban Reinventors Online Journal*, Issue 3/09, The Right to the City: the Entitled and the Excluded.

Soja, Edward W. (2001), *Postmetropolis. Critical Studies of Cities and Region*, Oxford, Blackwell.

Svampa, Maristella (2001), *Los que ganaron. La vida en los countries y barrios privados*. Buenos Aires: Biblos.

Stavrides, Stavros (2015), “Normalización y excepción en la metrópolis contemporánea” en *Enclaves de riesgo. Gobierno neoliberal, desigualdad y control social*, Madrid, Traficantes de Sueños.

Wacquant, Loïc (1993), “Pour en finir avec le mythe des cités-ghettos”, *Les Annales de la recherche urbaine*, 54, pp. 21-30.

Wood, Elisabeth (1961), “Housing Design: A Social Theory”, New York, *Citizens' Housing and Planning Counsel of New York*.

Deseo agradecer expresamente a los estudiantes y profesores de la asignatura “Pratique d’enquête” del Departamento de Sociología de la Universidad Paris 8, y a las profesoras Agnès Deboulet y Claudette Lafaye, por el material de campo, ayuda y apoyo prestado, sin los cuales el artículo no habría sido posible.

A Coruña 1967-1974: la construcción vertical de la ciudad*

A Coruña 1967-1974: the vertical construction of the city

FRANCISCO DINÍS DÍAZ GALLEG

Arquitecto. Doctorando en Proyectos y Urbanismo por la Universidade da Coruña.

Arquitecto en Ejercicio Libre.

Universidade da Coruña, A Coruña, España.

franciscodiazgallego@outlook.es

ORCID: [0000-0003-0362-6212](https://orcid.org/0000-0003-0362-6212)

Recibido/Aceptado: 10-09-2017 / 05-02-2018.

Cómo citar: Díaz Gallego, Francisco Dínis (2018): “A Coruña 1967-1974: la construcción vertical de la ciudad”, en *Ciudades*, 21, pp. 161-178.

DOI: <https://doi.org/10.24197/ciudades.21.2018.161-178>

Resumen: La construcción en altura iniciada a finales del siglo XIX en Estados Unidos nunca llegó a generalizarse de la misma manera en el viejo continente. Pese a ello, A Coruña se encuentra en la lista de las ciudades españolas pioneras en optar por este modelo de crecimiento, iniciado en los años 20 por el edificio del Banco Pastor. Tras un periodo especulativo en el que la densificación de un municipio agotado en sí mismo se usó como argumento para construir en altura, el Plan General de 1967 dió carta de naturaleza a la arquitectura vertical a través de una ordenanza específica mediante la cual se proyectan numerosos edificios en altura que hoy día son parte fundamental del conjunto construido de la ciudad.

Palabras clave: rascacielos, verticalismo, A Coruña, densificación, urbanismo.

Abstract: The construction in height that began at the end of the 19th century in the United States never became as widespread in the old continent. Despite this, A Coruña is located on the list of pioneering Spanish cities that have opted for this growth model, initiated in the twenties by the Banco Pastor building. After a speculative period, in which the densification of a municipality exhausted in itself was used as an argument to build in height, the 1967 Master Plan gives naturalization papers to vertical architecture through a specific ordinance with which numerous high-rise buildings will be projected, that are today a fundamental part of the built heritage of the city.

Keywords: skyscrapers, verticalism, A Coruña, densification, urbanism.

* El presente trabajo forma parte de la investigación «El urbanismo y las arquitecturas del Plan General de 1967. A Coruña en la crisis del Movimiento Moderno» que el autor está elaborando como tesis doctoral en el Departamento de Composición de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de A Coruña, dirigida por el catedrático José Ramón Alonso Pereira.

1. EL VERTICALISMO

El verticalismo ha sido definido como “la concepción del espacio y de la ciudad contemporánea en términos verticales” (Ábalos, 2009). Iniciada en Estados Unidos y vinculada a los progresos tecnológicos, la construcción de rascacielos ha estado en Europa permanentemente estigmatizada, bien por su relación con los poderes económicos, bien por la ruptura que supone con el modelo tradicional de ciudad europea, continua, compacta y fuertemente densificada pero reacia a la construcción en altura, la cual se entendía como exclusiva de uno de los principales poderes dominantes del viejo continente, la Iglesia. Numerosas ciudades históricas mantuvieron durante siglos unas ordenanzas que impedían la construcción de edificios más altos que las torres de sus catedrales, ordenanzas que, aunque posteriormente suprimidas por los ordenamientos urbanísticos, aún siguen vigentes en la cultura popular y no están exentas de culpa en las polémicas relativas a la construcción de rascacielos.

El concepto de rascacielos y las implicaciones que este tenía en el urbanismo en España se empiezan a discutir con profundidad en la década de 1950, cuando, en base a unas ordenanzas laxas, estas construcciones empiezan a aparecer mediante trampas legales o atajos administrativos. En enero de 1955 la Revista Nacional de Arquitectura organiza una sesión crítica titulada “El Rascacielos en España”, en la que participa un nutrido grupo de arquitectos destacando entre ellos los análisis de Javier Carvajal y Miguel Fisac.

En dicha sesión, Carvajal afirmaba que “el rascacielos implica problemas de orden económico, de densidad de población, de aparcamientos, de circulaciones externas, de soleamiento, de puntos de vista y de composición de volúmenes”. Entre las opiniones más críticas destacaba la de Fisac, quien se oponía a la construcción vertical creyéndola un símbolo “de una cultura y de una civilización que están podridas y llamadas a desaparecer”.

En 1977, Fernando Chueca Goitia se refería a los rascacielos que empezaban a poblar las ciudades españolas como “una droga a tomar con muchas precauciones y sólo en casos de fuerza mayor o cuando el organismo está previamente preparado para la dosis consiguiente” y afirmaba que ciertas libertades técnicas logradas por los avances en materia de arquitectura realmente restaban libertad a aquellos que perdían vistas, soleamiento o veían cómo sus calles se congestionaban.

Sea como fuere, el debate acerca de la figura del rascacielos y de la construcción en altura ha estado presente en el desarrollo urbanístico de las ciudades europeas y españolas durante todo el siglo XX, siendo paradigmático en nuestro país el caso de A Coruña, una ciudad de tamaño medio donde se encuentran las zonas de

mayor densidad de población de Europa¹ y donde el rascacielos y el concepto de ciudad vertical han generado amplios debates y algunos de los mejores ejemplos de arquitectura en altura de España.

Huyendo del enfoque simplista que reduce la construcción en altura a un proceso exclusivamente especulativo, el presente análisis busca, desde la génesis de dicho hecho urbanístico, exponer el proceso de implantación de torres y rascacielos en A Coruña y su evolución desde los primeros proyectos hasta la consolidación y conservación del perfil urbano de la ciudad como parte de su patrimonio urbano.

2. EL VERTICALISMO REPRESENTATIVO Y LOS INICIOS DE LA CIUDAD VERTICAL

La arquitectura en altura tiene inicialmente un origen representativo: las principales empresas vinculadas a un país o región construyen edificios en altura como símbolo de la pujanza de la propia empresa y de su adaptación a las nuevas tecnologías y a los nuevos tiempos. Aunque este tipo de verticalismo tiene su paradigma en el Nueva York de los años 20, tendrá su recorrido en Europa, si bien en muchos casos los proyectos no pasan del papel. En palabras de Javier Quintana de Uña (2007) “en su consideración historicista, el rascacielos se utilizó, por su parte, por su papel renovador pero compatible con lo preexistente. Se identificó, así, como equivalente de los monumentos pasados y como elevador del estatus de las ciudades”.

Serán por tanto los rascacielos los nuevos monumentos de la ciudad, símbolos de los nuevos poderes, en la mayoría de los casos económicos o vinculados a los “Nuevos Estados”, entendiendo por nuevos tanto los de nueva creación en la época de entreguerras como aquellos bajo regímenes totalitarios que pretendieron poner los cronómetros del país a cero. En España, el ejemplo paradigmático será la sede de Telefónica en la Gran Vía Madrileña, proyectada en 1929 por Ignacio de Cárdenas (1898-1979) en 1929, con 15 pisos y 89,30 metros.

La construcción en altura aparecerá en A Coruña tempranamente, convirtiendo a la ciudad en una pionera en esta tipología edificatoria dentro de la Península. La falta de suelo edificable y la necesidad de representatividad de las principales empresas de la ciudad llevarán a la construcción en los años 20 del considerado el primer “rascacielos” de España: la sede central del Banco Pastor (1922-1925) en el Cantón Grande. Situado en el corazón de la fachada portuaria tradicional, en el barrio de la Pescadería, supuso un fuerte impacto volumétrico en el centro urbano y una ruptura con la tradicional fachada de galerías blancas de madera. Proyectado por el tandem formado por Antonio Tenreiro (1893-1969) y Peregrín Estellés (1891-1981), siguiendo las pautas de la Escuela de Chicago, será el techo de España hasta 1928, fecha en la que se inaugurará el Palacio de la Prensa en la Gran Vía madrileña.

¹ La densidad de población en el centro de A Coruña supera los 22.000 habitantes por kilómetro cuadrado.



Fig. 1. El edificio del Banco Pastor en una postal de época.

Al Banco Pastor le seguirán esa misma década dos edificios que, aunque no se plantearon como torres exentas, sí contaban con una altura similar. El camino iniciado por el edificio de Tenreiro y Estellés, al margen de las ordenanzas de la ciudad, servirá para dar pie a una continuada densificación del centro. La administración, lejos de regular un hecho que empezaba a salirse de lo anecdótico, prefirió optar por resolver las licencias al margen de la normativa creyendo que así, a base de engorrosas trámites, disuadiría a futuros promotores. Los Cantones de Coruña servirán como ejemplo de cómo un hito se convierte en escala para homogeneizar alturas en un ámbito (Martínez Suárez, 1981).

El verticalismo representativo torna en especulativo debido a la falta de regulación de la arquitectura en altura, y a esos primeros hitos verticales se les irán adosando construcciones de similar o mayor altura en las décadas posteriores, edificaciones éstas que ya no cumplen con la definición de rascacielos pero que aprovechan los nuevos límites de altura para aumentar la densidad de la ciudad.

3. EL VERTICALISMO ESPECULATIVO

En los años 50 e inicios de los 60 se producirá un nuevo auge de la construcción en altura, suspendida por el transcurso de la guerra civil. El verticalismo aparece ahora como una respuesta especulativa, un mayor número de alturas implica un mayor número de viviendas y por tanto un mayor negocio inmobiliario. Ocultos en muchos casos tras un discurso falsamente representativo aparecen también en otras ciudades rascacielos que darán el definitivo salto cuantitativo en cuanto a alturas, superando las quince o veinte. En Madrid una de las principales compañías inmobiliarias, la Metropolitana, construirá entre los años 1948 y 1957 las torres España y Madrid,

proyectadas por el equipo formado por los hermanos Otamendi², con 25 y 37 plantas respectivamente. En Barcelona será el madrileño Luis Gutiérrez Soto el que en 1944 culminará un viejo proyecto de la República, el rascacielos Urquinaona, reconvertido, pese a conservar el lenguaje formal racionalista de los años 30.

En A Coruña, la nueva redensificación de la ciudad vendrá amparada por el descontrol urbanístico del Plan de Alineaciones de 1948, gracias al cual surgirán en el centro de la ciudad innumerables edificios con alturas superiores a las diez plantas pero que no conformaban un proyecto unitario o exento, sino que se planteaban entre medianeras, creando graves alteraciones volumétricas en los frentes de las manzanas.

Estas pseudotorres iniciarían su avance en los últimos años de la década de los 50. Las más afortunadas en su concepción volumétrica o formal llevarán en su gran mayoría la firma del arquitecto municipal Santiago Rey Pedreira (1902-1977) y de su compañero de estudio Juan González Cebrián (1908-1988). Los proyectos, lejos de ofrecer una imagen representativa o monumental, eran, con mayor o menor acierto, una superposición de plantas en vertical que buscaba el máximo aprovechamiento económico e inmobiliario, en muchas ocasiones violando la normativa vigente o amparándose en el escaso respeto por las normas urbanísticas de las administraciones locales de la época.

Así, en 1963, surgen edificios como el Coruña, de 65 metros y 21 plantas, la Torre Golpe, de 75 metros y 24 plantas y la Torre Riazor (1961-1963) de 70 metros y 20 plantas, proyectadas las tres por el tandem Rey Pedreira y González Cebrián como remates de manzana en esquina en la zona centro de la ciudad; en el caso de la Golpe como buque insignia de una operación inmobiliaria que completaban otros tres edificios, y en el de la Riazor dentro de una promoción inmobiliaria que agrupaba viviendas con usos comerciales y hosteleros (Cine Riazor y Hotel Riazor), como método para lograr mayores ventajas urbanísticas, y ya acogida a la nueva ordenanza de edificaciones abiertas tramitada en septiembre de 1963.

El 19 de septiembre de 1963, actuando ya a hechos consumados, la corporación local aprueba una modificación del Plan de Alineaciones de 1948 que incorpora las Ordenanzas de Urbanizaciones Abiertas, como intento de regular la aparición de edificaciones en altura en un momento en el que ya se estaban tramitando otros dos iconos en altura de la ciudad: la Torre Dorada (1965) de 74 metros y 22 plantas, y la Torre de Torres y Sáez (1966) de 78 metros y 25 plantas.

La Torre Dorada será proyectada por la arquitecta Milagros Rey Hombre (1930-2014) y la Torres y Sáez por Santiago Rey Pedreira. Esta primera ordenanza dentro del Plan de Alineaciones, a pesar de ser un primer avance hacia un nuevo modelo de construcción vertical, no supondrá grandes mejoras en la implantación de la

² Julián y Joaquín Otamendi Machimbarrena, el primero ingeniero y arquitecto, el segundo arquitecto colaborador de Antonio Palacios Ramilo.

edificación en altura sobre el tejido existente, limitándose a mejorar la iluminación y las vistas de la propia promoción de viviendas. La Ordenanza de Urbanizaciones Abiertas supone de facto la eliminación de los atajos normativos que permitieron la construcción de los edificios en altura de los años anteriores, fijando una serie de características que los edificios debían cumplir y que les acercaban en mayor medida al concepto de torre, tales como la necesidad de cubrir las medianeras adyacentes o crear espacios de uso público dentro de la parcela.



Fig. 2. Perspectiva de la Torre Golpe dibujada por su autor, Santiago Rey Pedreira. Fuente: Tesis Doctoral “Planes Imparciales”, Martín Fernández Prado.

4. EL PLAN GENERAL DE 1967 Y LAS TORRES

La aprobación del Plan General de Corrales, Molezún y Pagola³ en enero de 1967 supone la inclusión definitiva de la figura del rascacielos en las normas urbanísticas de la ciudad. Dando carta de naturaleza a este tipo de edificación, y siendo conscientes de las zonas de oportunidad existentes en el centro de la ciudad, vinculadas a las grandes propiedades industriales o recreativas del entorno del Ensanche, incorporan a la ordenanza Z-8, la de aplicación en la ciudad consolidada, en su apartado 3º la conocida como Ordenanza de Volumen.

Dicha ordenanza permitía que “en caso de que la propiedad disponga de los terrenos correspondientes a una manzana o mínimo el 50% de manzana de las alineaciones del Plan 1948, podrá aplicar la Ordenanza de Volumen; es decir, tendrá libertad para elegir la forma de disponer el volumen permitido mediante retranqueos, zonas libres, diferentes alturas, etc.”

³ Jose Antonio Corrales Gutiérrez, Ramón Vázquez Molezún y José María Pagola de la Puente.

Se permitía por tanto concentrar todo el volumen permitido por la ordenanza en una única edificación, lo cual abrió la puerta a superar las alturas fijadas por la normativa, 25 metros máximo en todo el ámbito Z-8. Las torres que surgen al amparo del nuevo plan son por tanto, a diferencia de las anteriores, edificios situados dentro de la normativa urbanística de la ciudad, más cultos formalmente en tanto en cuanto no suponen un simple ejercicio de apilado de plantas en búsqueda de un mayor aprovechamiento económico sino que llegan a ese mayor aprovechamiento económico con estudios volumétricos, de soleamiento y formales fundamentados en las teorías arquitectónicas del momento; y en algún caso, como el de la Torre Hercón, serán pioneros tecnológicos de la construcción en España (Franco Taboada, 1977).

Esta etapa de mayor reflexión en torno a la construcción en altura no será aislada y se producirá en paralelo en gran parte del país. Las nuevas edificaciones en altura se repartirán de manera desigual por el territorio español, y vinculadas a diferentes modelos de crecimiento. Así, en el Levante y en el Sur estarán vinculadas al crecimiento exponencial del turismo; en el Norte, las torres aparecen en estos años vinculadas a las sedes bancarias; y en el centro de España, por su carácter menos industrializado, no se conocerán proyectos significativos de arquitectura en altura, siendo el más emblemático, tanto por su historia posterior como por el proyecto en el que se enmarcaba, el Edificio Duque de Lerma de Valladolid, construido en 1970 dentro de un proyecto cargado de simbolismo mediante el cual se pretendía edificar tres torres en los principales accesos de la ciudad desde el río, las cuales serían conocidas como los “Vigías de Castilla”⁴.

En Barcelona y Madrid las nuevas torres modernas aparecerán en los años 50 y 60 respectivamente. Barcelona estrenará edificación en altura, tras el Rascacielos Urquinaona de Gutiérrez Soto y los proyectos monumentalistas de Paseo de Gracia y Plaza de Catalunya, en 1957 con la construcción del Edificio Deutsche Bank de Santiago Balcells i Gorina. En la década posterior le seguirán la Torre Banco Atlántico (1965-1969) de Francesc Mitjans, inspirada en torre Pirelli, y la Torre Urquinaona (1968-1970) de Josep Puig y Antonio Bonet Castellana; y ya en los 70, el Edificio Colón (1970) de Josep Anglada, Daniel Gelabert y Josep Ribas, la Torre Catalunya (1970) de Agustí Borrel y las Torres de La Caixa (1974) de Francesc Mitjans y José Antonio Coderch.

En Madrid serán los años en los cuales se proyecten las tres torres más icónicas del centro de la capital: Torres Blancas (1961-1968) de Francisco Javier Sáenz de Oíza de 81 metros y 23 plantas, la Torre de Valencia (1968-1973) de Javier Carvajal de 94 metros y 27 plantas, y las Torres de Colón (1976) de Antonio Lamela de 86 metros y 23 plantas. Estos ejemplos de arquitectura en altura en Madrid serán sin

⁴ “En Valladolid serán edificados tres rascacielos de treinta y dos pisos cada uno”, en «ABC», 2 de diciembre de 1967.

duda los que más directamente influirán en las torres proyectadas en A Coruña unos años más tarde.

En A Coruña, bajo la nueva ordenanza, las torres no tardaron en aparecer. Amparadas en una planificación basada en densificar un término municipal que no tenía posibilidades de crecimiento extensivo, las torres surgieron en dos ámbitos diferentes y con consecuencias e implicaciones diversas. En el ámbito de la ordenanza Z-8 la aparición de las torres produjo un equilibrio aparente puesto que el planeamiento no podía prever donde se situarían dichos concentradores de densidad y los entornos, en su mayoría, no estaban preparados para el desembarco de estas construcciones. Si bien los edificios resolvían en mejores condiciones de higiene y soleamiento el número de viviendas previstas, además de garantizar en algunos casos bolsas de aparcamiento superiores a las definidas por el Plan y un número de viviendas inferior, los problemas de tráfico y congestión fueron los propios de este modelo de implantación de rascacielos. Las reflexiones de Javier Carvajal acerca de la implantación del rascacielos se hacían tangibles en el centro de Coruña.



Fig. 3. Torre de la Cooperativa San José de Calasanz, José Antonio Franco Taboada (1975).

Fuente: Archivo Personal José Antonio Franco Taboada.

Es en este aspecto donde la idea del Plan hacía aguas. La ordenanza de volúmenes era de aplicación en cualquier manzana de la norma zonal Z-8, con independencia de si estaba o no preparada para la construcción de un rascacielos. Los ámbitos donde podía ser deseable optar por esta solución no se fijaban en el documento urbanístico, sino que quedaban a decisión del técnico encargado del proyecto o del promotor del mismo.

El otro ámbito donde se proyectaron nuevas edificaciones en altura fue al amparo de la ordenanza de Planes Parciales (Z-13). Aquí las torres tendrían como modelo de implantación los estudios realizados por el movimiento moderno. Los terrenos, por lo general de grandes dimensiones y escasa pendiente, nacían como una ciudad nueva al margen del tejido histórico existente, lo cual permitía que los edificios en altura se implantasen en ámbitos rodeados de espacios públicos y zonas verdes, y en un esquema funcional radicalmente diferente a las torres del centro.

Mientras en la ordenanza Z-8 los edificios en altura buscaban ser una pequeña ciudad en sí misma, concentrando diferentes funciones y usos bajo un mismo volumen (viviendas, oficinas, locales comerciales, guarderías, zonas verdes y de ocio, restauración...); en los planes parciales proyectados las torres concentraban un único uso o función, ya fuese residencial o terciario, planteándose incluso en el ámbito de la Plaza del Espino, actual Plaza de Madrid, torres vinculadas a usos de la administración municipal y estatal. Los usos complementarios, de darse, aparecían en volúmenes anexos desvinculados de la edificación principal. Las pautas para construir la ciudad vertical estaban marcadas, en dicho escenario no tardarían en aparecer los primeros proyectos.

5. LAS PIONERAS DEL PLAN: SAN JAIME, GALICIA, COSTA RICA Y TRÉBOL

Las primeras torres aprobadas conforme a la ordenanza de volúmenes serían la Torre Galicia y las Torres de San Jaime, la primera del arquitecto Manuel Gallego Jorreto (1936) y la segunda del arquitecto Carlos Mejide Calvo (1936-2001) con el que colaboraría también Gallego.

Las torres de San Jaime se iniciarían en el año 1967 en el barrio de la Sagrada Familia, un barrio obrero de viviendas sociales asediado en todo su perímetro por bloques de viviendas de gran altura y nula calidad urbanística levantados durante los primeros años de la década de los 60 aprovechando el descontrol urbanístico del Plan de Alineaciones y la llegada masiva de población vinculada al Polo de Desarrollo Industrial. Los principales condicionantes de la parcela estaban vinculados a la relación de la futura torre con los edificios colindantes: dos bloques de 14 pisos entre medianeras que generaban un brusco contraste volumétrico con los edificios de viviendas sociales del barrio, de bajo y cuatro plantas.

El optar por la ordenanza de volumen como vía normativa para el proyecto condicionaba la necesidad de ocultar las medianerías existentes. Meijide opta por dividir la torre en dos volúmenes de altura similar, 14 pisos y diferentes juegos volumétricos, que se unen a la altura del último piso mediante una pasarela que comunica las circulaciones verticales de las dos torres. Los volúmenes de las torres a su vez están divididos en cuatro partes, un cuerpo inferior común de acceso y uso comercial, y tres cuerpos superiores residenciales que se retranquean en las plantas sexta y décima escalonando las alturas a fin de acompañar la altura de las viviendas sociales con la de los bloques con los que las torres comparten manzana. Además, el retranqueo unido a la división en dos torres ayuda a mejorar la iluminación y ventilación de las viviendas, las cuales son todas exteriores. En palabras del propio arquitecto, el proyecto busca “reforzar la idea de volúmenes puros y de unidad”⁵.



Fig.4. Torres de San Jaime (1967). Fuente: Web Arquitectura de Galicia.

La Torre Galicia se inicia en el año 1968 en un solar en esquina de la calle Juan Flórez ocupado por el chalet ecléctico del colegio Cristo Rey y sus jardines. En un contexto radicalmente diferente al de las Torres San Jaime, Gallego opta por dividir el volumen edificado en dos: un primer volumen comercial a modo de podio y dos alturas, y el volumen residencial en torre, con veintiún alturas elevado sobre pilares de hormigón. Resulta fundamental en el proyecto la implantación de la torre en el entorno y la situación del acceso a la misma por la calle lateral en lugar de por Juan Flórez, vía desde la que sí se accede al volumen comercial.

⁵ Memoria del Proyecto de las Torres de San Jaime (Archivo del Reino de Galicia).

Este planteamiento obliga a acceder al edificio mediante una plaza de uso público situada sobre el volumen comercial, generando una circulación “ceremonial” que fuerza a recorrer todo su lateral y entrar desde la parte posterior al cuerpo de portal y circulaciones verticales, situado en el centro de la planta con grandes paños de vidrio que generan las primeras vistas sobre la ciudad sin necesidad de subir a los pisos superiores.

La fachada está compuesta por bandas horizontales de ventanas corridas que varían su altura según la estancia a la que iluminan y la cara de la fachada en la que estén, convirtiéndose en un estrecho hueco rasgado en la planta veintiuno para iluminar los trasteros. El volumen residencial, de planta cuadrangular, cuenta con una zona central de distribución conectada con el cuerpo de circulaciones verticales iluminado y ventilado en fachada, y cuatro viviendas por planta.

En 1971 se iniciaría la tramitación 400 viviendas en el ámbito del Leirón del Casino y las Huertas de Molezún⁶. El conjunto, promovido por la Cooperativa de Alfereces Provisionales y la de Socios del Casino, estaba compuesto por dos rascacielos y dos bloques de viviendas entre la calle Juan Flórez y el Parque de Santa Margarita. Los dos rascacielos, la Torre Costa Rica o Hercón, como popularmente se la conoce debido al nombre de la constructora; y la Torre Trébol, serán proyectadas por los arquitectos José Antonio Franco Taboada (1944) y Carlos Meijide Calvo, respectivamente.

La Torre Costa Rica ocupará la manzana situada en la parte alta, a media ladera del Monte Santa Margarita, entre las calles Costa Rica, Lagar y Avenida de Arteixo. La propuesta de implantación de Franco Taboada, optando por el volumen en torre, es contundente. Concentra la mayor parte de la edificabilidad en un rascacielos de 30 pisos descentrado con respecto a la parcela hacia la calle Costa Rica, y cierra las medianerías mediante tres edificios a los que se accede por un patio de manzana reconvertido en una plaza interior “alejada del tráfico y con juegos de niños; soportales y zonas cubiertas”⁷. Este juego de volúmenes crea una torre rotunda y con notable presencia en el centro de la ciudad, y al mismo tiempo con la edificabilidad sobrante crea un telón de fondo, una envolvente que mejora considerablemente las condiciones de habitabilidad de todo el proyecto, y ayuda a su implantación en el tejido existente.

Estructuralmente el rascacielos se organiza mediante una superestructura de hormigón armado dividida en 10 tramos, un tramo inicial correspondiente a la zona comercial, ocho tramos en los que se agrupan los pisos de viviendas de tres en tres

⁶ El Leirón del Casino era un jardín y zona de ocio propiedad del Sporting Club Casino de Coruña situado en la calle Juan Flórez, contiguas al mismo, las Huertas de Molezún estaban conformadas por un Chalet de principios de siglo, así como por una fábrica de grandes dimensiones, ambas propiedades de la familia Molezún.

⁷ Memoria Proyecto de la Torre Costa Rica (Archivo Reino de Galicia).

dejando entre cada tramo una planta diáfana y un último tramo de coronación. El modelo estructural permite solventar todos los problemas que surgen por la esbeltez de la torre y al mismo tiempo reducir la afectación de la estructura sobre las viviendas, al encontrarse la estructura principal no en el núcleo central como era habitual sino en el perímetro exterior. Como nuevo elemento singular se decide crear un nuevo local comercial en lo alto de la torre destinado a restaurante y cafetería, aprovechando las vistas existentes. La idea fue recurrente en numerosos edificios en altura tanto en la ciudad como en el resto de España.

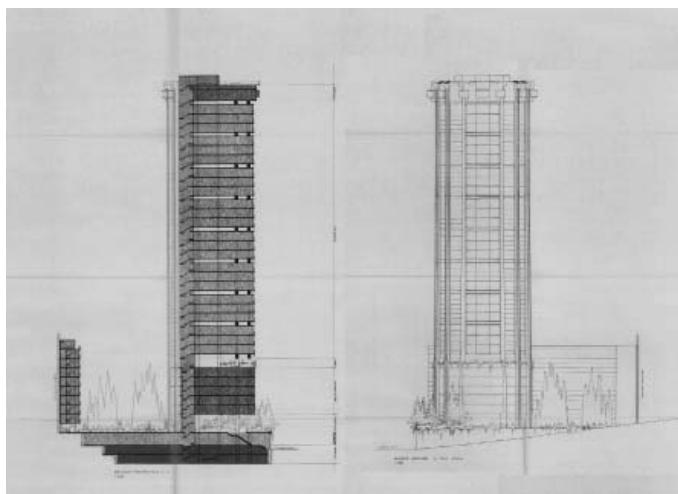


Fig. 5. Torre Costa Rica, Sección y Alzado (1973). Fuente: Archivo Personal José Antonio Franco Taboada.

La Torre Trébol, proyectada por el arquitecto Carlos Meijide Calvo, se sitúa sobre la Calle Juan Flórez y ocupa prácticamente la totalidad de la manzana a excepción de tres edificios en el lateral de la Avenida de Arteixo, esto obliga a dividir el volumen al ser necesario ocultar las medianeras existentes. Descartado, tras varios tanteos, el plantear una única torre, para la que incluso se llegaría a plantear una pasarela que la comunicase con la vecina Torre Costa Rica; Meijide se centra en lograr la mayor superficie de fachada con una planta que no sólo cumpla con las mínimas condiciones de higiene e iluminación si no que suponga un hito para la arquitectura de la ciudad.

En los primeros bocetos se plantean soluciones basadas en un esquema de octógonos similar al planteado en el edificio de viviendas de la calle Doctor Portela de Lugo, del mismo arquitecto, para terminar por agrupar y cortar dichos octógonos generando en planta una figura similar a la hoja de un trébol. El volumen se divide en 4 torres y un edificio medianero. Las dos torres centrales, con planta de trébol de tres hojas cada una, se agrupan en un único volumen de 24 plantas de altura elevado

sobre un podio comercial de 3 plantas y separadas del mismo por una planta diáfana que se repite a mitad de torre buscando una unidad de conjunto con la altura del resto de torres proyectadas. Las otras dos torres situadas en las esquinas de Juan Flórez y Calle Costa Rica con la calle Sinfónica de Galicia, se encuentran elevadas sobre el mismo podio con 11 y 8 plantas respectivamente, al igual que el edificio medianero que iguala con sus 8 alturas sobre podio comercial el edificio colindante en esquina. Mediante estos juegos compositivos y formales se logra un aspecto sólido y compacto que sin duda hunde sus raíces formales en las torres de los castillos medievales.

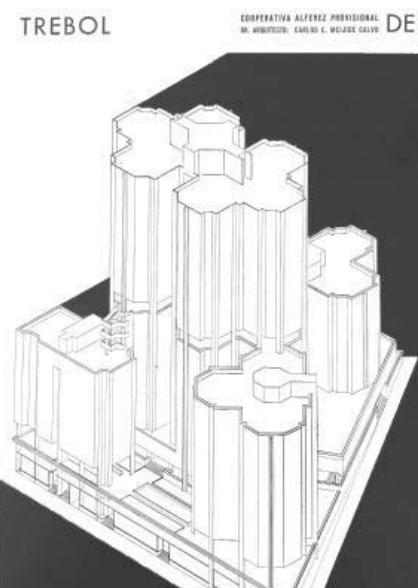


Fig. 6. Torre Trébol, Portada del Proyecto (1973). Fuente: Archivo Personal Carlos Mejide Calvo.

El entender el conjunto de las torres como una pequeña ciudad en la que concentrar diferentes usos lleva a que el proyecto contemple, en el primer espacio diáfano sobre el zócalo comercial, una gran plaza de uso público en la que se plantean jardines, zonas de ocio infantil, estanques y fuentes. Además, en la coronación de las torres centrales, proyectada como un volumen independiente sobre todo el conjunto, debía de situarse una zona de hostelería que sería transformada posteriormente en viviendas. El zócalo comercial se proyecta en su planta principal como una gran galería de tiendas a la que se tiene acceso directo desde las torres además de desde la calle, y en las restantes se combinan oficinas y locales comerciales.

El conjunto de las dos torres sobre el centro de la ciudad es armonioso pese al gran volumen edificado. El contraste entre las soluciones arquitectónicas de cada torre para unos planteamientos de partida similares enriquece sin duda los proyectos de los dos rascacielos, figuras clave del actual perfil de la ciudad.

6. DE ELEMENTO DENSIFICADOR A MODELO DE CRECIMIENTO

Fuera del Ensanche, en otros ámbitos de la ciudad, los proyectos de construcción en altura tuvieron un desarrollo desigual. En el ámbito histórico, a pesar de la densificación producida tras la ruptura de las ordenanzas de altura para permitir la construcción del rascacielos del Banco Pastor en 1922, no volvería a contarse con proyectos de torres hasta los años 60.

La ordenanza de urbanizaciones abiertas primero, y la inclusión de gran parte del casco antiguo en la ordenanza Z-8, dentro de la cual una vez aprobado el Plan General en 1967 se podía optar por la Ordenanza de volúmenes después, hizo que apareciesen tres proyectos que, si bien no llegan a la envergadura de otras torres contemporáneas, resultan de interés tanto por sus soluciones arquitectónicas como por su impacto sobre el tejido existente. La primera será la torre de la Jefatura Provincial del Movimiento proyectada por Andrés Fernández-Albalat Lois y Jacobo Rodríguez-Losada Trulock, donde se opta por concentrar los volúmenes de la Jefatura y las viviendas previstas en una única torre, para lo cual se realiza el juego de trasponer los volúmenes situando el bloque residencial sobre el institucional y separando ambos cuerpos por una planta diáfana en la que se deja vista la potente estructura que soporta el cuerpo de viviendas. En total es una torre de 15 plantas que cierra el foco perspectivo de la plaza y ocupa una posición dominante en la charnela entre el Ensanche y el tejido histórico de la Pescadería.

Los otros dos ejemplos serán la torre proyectada por el equipo de arquitectos formado por Ramón Vázquez Molezún (1922-1993) y Andrés Fernández-Albalat Lois (1924-) en la Plaza de Santa Catalina, de 16 plantas; y el proyecto de torre no realizado para los solares del antiguo Hotel Palace y el Sporting Club Casino; un rascacielos de 18 plantas en acero y cristal proyectado por el arquitecto Luis de Sala y María en 1968, que a pesar de tener un volumen muy superior al edificio finalmente construido resolvía mejor su encuentro con la trama tradicional existente al no generar las actuales medianeras.

El barrio de Cuatro Caminos, un sector donde se combinaban desde el siglo XIX, zonas industriales, vinculadas en muchos casos al cercano puerto y zonas residenciales, sería otro de los ámbitos atractivos a la hora de proyectar torres al amparo de la ordenanza de volúmenes.

En 1968, asumiendo como un hecho consumado la aparición de Torre Esmeralda en una esquina de la Plaza de la Palloza, el Ayuntamiento reordena la totalidad del ámbito permitiendo la construcción de dos torres más, la promovida por la Caja de Ahorros y Monte Piedad de La Coruña para sus trabajadores, en la esquina de las calles Primavera y Concepción Arenal; proyectada por el arquitecto Ramón Vázquez Molezún; y una segunda en la Plaza de Cuatro Caminos, sobre el solar de la antigua fábrica de cervezas La Estrella de Galicia, proyectada por José María Iglesias Atocha.

La primera vería modificando su volumen al pasar de una única torre de gran altura a tres de una escala menor. La segunda, conocida como Torres Efisa, se proyecta como un conjunto de tres torres escalonadas con planta en forma de “L”.



Fig. 7. Torre del Banco Central, Luis de Sala y María (1968). Fuente: Archivo General del Ministerio de Fomento.

Ese mismo año, con proyecto de Santiago Rey Pedreira, se iniciarían las Torres de San Diego, ocupando la totalidad de una manzana en un sector anexo al Plan Parcial de la Zona de Transporte y Negocios proyectado por el mismo arquitecto, y donde también se proyectan numerosos edificios en altura de carácter singular y uso terciario. La torre central del conjunto de las Torres San Diego será la que cierre en 1976 las licencias concedidas en base a la Ordenanza de Volúmenes, viendo reducida su altura de las 34 plantas proyectadas a las 22 finalmente construidas debido a la crisis económica.

7. EL FIN DE UN MODELO DE CRECIMIENTO, LA CRISIS Y LAS MODIFICACIONES NORMATIVAS

La ordenanza de volúmenes solo estará en vigor siete años, siendo iniciada la modificación del Plan General que afectaba a este apartado de la normativa en mayo de 1974. La nueva ordenanza obliga a liberar el 30% del espacio para zona verde pública (no privativa de los vecinos de la torre), y reduce un 20% la edificabilidad resultante de la suma de todas las de la manzana. La reforma, enmarcada dentro de

la constante polémica de la época por la proliferación de torres, no fue más dura para evitar un efecto disuasorio y por considerar la corporación que en cualquier caso “es mejor la solución en altura que la construcción tradicional en hilera”. Pese a que sólo se producen tres alegaciones durante el período de exposición pública, el intercambio de informes con el Ministerio de Vivienda durante la tramitación de la modificación y la alegación presentada por el Colegio de Arquitectos, resultan muy reveladores de los verdaderos motivos que subyacen en el cambio de la Ordenanza de Volúmenes.

La nueva ordenanza introduce una definición clara de los términos en base a los cuales se regula la construcción de rascacielos, estipulando sin dejar lugar a interpretaciones los términos urbanísticos en base a los cuales se conceden las licencias. En cierto modo, aunque volvía a situar la pelota en el tejado de los técnicos municipales a la hora de permitir o no optar por esta fórmula de construcción vertical, limitaba el margen de maniobra a posibles desviaciones de la norma.

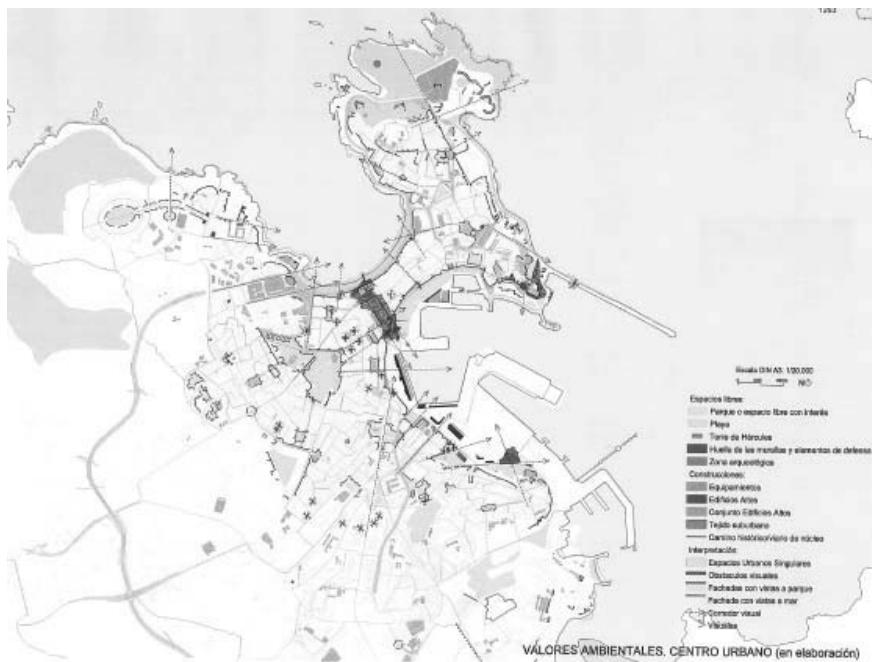


Fig. 8. Plano de Valores Ambientales. Fuente: Plan General de Ordenación Municipal de A Coruña (2013).

Pese a no buscar un efecto disuasorio lo cierto es que desde 1975 hasta la revisión del nuevo plan general en la primera corporación democrática, el cual llevaba la eliminación de las torres como una de las principales modificaciones del planeamiento, no se construirían nuevos rascacielos en la ciudad. A Coruña ponía fin a la ciudad vertical entendida como un instrumento urbanístico moderno sobre

el que sustentar el crecimiento de la ciudad. Tras un periodo especulativo en el que se proyectan varias torres de escaso o nulo valor arquitectónico y urbanístico, no se volverá sobre el crecimiento en altura hasta la aprobación del Plan General de 2013, en el que el equipo redactor, liderado por el urbanista Joan Busquets, no sólo estudia y protege la silueta de las torres del Plan 67 sino que propondrá a modo de hito nuevos edificios en altura en los accesos a la ciudad por la Avenida de Alfonso Molina y en los nuevos desarrollos tras la liberación de los terrenos portuarios.

Cincuenta años después de la aprobación definitiva del Plan General de 1967, el cual ordena y da forma normativa a la construcción vertical de la ciudad, los numerosos ejemplos de arquitectura en altura forman un conjunto sin el cual resulta imposible entender la imagen urbana de A Coruña. La reciente catalogación del Banco Pastor con nivel de protección monumental en el plan especial del Casco Histórico debe servir como primer paso para consolidar la conservación de los hitos en altura de la ciudad, más allá de simples valores ambientales como son considerados en el plan general vigente, e incorporándolos al patrimonio urbano como principales ejemplos de un modelo formal y de crecimiento netamente moderno.



Fig. 9. Perfil urbano de la ciudad en la actualidad. Fuente: Autor.

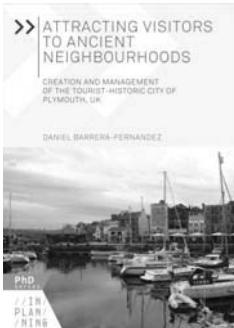
BIBLIOGRAFÍA

- Ábalos Vázquez, Iñaki (2009), “Verticalismo” en *Babelia, El País*, Ed. 17 de enero de 2009.
- Ábalos Vázquez, Iñaki (2013), “Rascacielos” en *Microorganismos*, 4, Revista digital Skfandra.
- Alonso Pereira, José Ramón; Soraluce Blond, José Ramón; Agrasar Quiroga, Fernando y Fernández Fernández, Xosé (1994), *El Banco Pastor de La Coruña*, A Coruña, Imprime Galicia.
- Chueca Goitia, Fernando (1977), *La destrucción del legado urbanístico español*, Madrid, Espasa Calpe.
- Fisac Serna, Miguel (1955), “El Rascacielos en España. Sesión crítica”, en *Revista Nacional de Arquitectura*.
- Franco Taboada, José Antonio (1977), “Torre Costa Rica”, en *Informes de la Construcción* Vol. 30, 292, pp. 44-57.
- González-Cebrián Tello, José (2013), “65 años de planeamiento municipal en A Coruña. Del Plan 1948 al Plan Busquets 2013” en *Documentos de Reflexión Urbanística*, 7.
- Koolhaas, Rem (2004), *Delirio de Nueva York*, Barcelona, Gustavo Gili (ed. orig. 1978).
- Martínez Suárez, Xosé Lois (1981), “Os Cantóns da Coruña. Un exemplo de como destruir a imaxendunhaciadade”, *III Xornadas de Arquitectura Galega*, COAG, A Coruña, pp. 54-66.
- Muñoz Fontenla, Luis (2012), *Santiago Rey Pedreira. Constructor de Ideas*, tesis Doctoral, ETSA Coruña, Universidade da Coruña.
- Núñez Izquierdo, Sara (2015), “El primer rascacielos de Castilla y León”, en *BSAA Arte*, 81, pp. 231-252.
- Quintana de Uña, Javier (2007), “La historia imposible del rascacielos en Europa”, en *Revista Nuestro Tiempo*, 637-638, pp.16-25.
- Río Vazquez, Antonio (2013), *La recuperación de la modernidad. Arquitectura gallega entre 1954 y 1973*, Tesis Doctoral, ETSA Coruña, Universidade da Coruña.
- VVAA (2001), “Número monográfico dedicado al arquitecto Carlos Meijide (1936-2001)”, en *Boletín Académico de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de La Coruña*, 25.

Sección Final

Final Section

Reseña:



Daniel Barrera-Fernández, *Attracting visitors to ancient neighbourhoods. Creation and management of the tourist-historic city of Plymouth, UK*, Groningen, PhD Series InPlanning, 2016, 293 pp., ISBN: 978-94-91937-19-4.

VÍCTOR PÉREZ EGUILUZ

Doctor Arquitecto

Profesor Asociado en el Departamento de Urbanismo y Representación de la Arquitectura
E.T.S de Arquitectura de la Universidad de Valladolid, España

victorperez@hotmail.com

ORCID: [0000-0001-7489-6098](https://orcid.org/0000-0001-7489-6098)

Recibido/Aceptado: 26-02-2018 / 02-03-2018.

DOI: <https://doi.org/10.24197/ciudades.21.2018.181-184>

El turismo siempre es un tema recurrente y aliado a los programas de protección del patrimonio, ligado a las acciones de puesta en valor, desarrollo y aprovechamiento económico. En este libro, publicación parcial de su trabajo doctoral, «Schools of thoughts in the heritage and tourist management of the historic city», el autor presenta la relación entre estos dos factores a través del caso de la ciudad de Plymouth. Lo hace mediante una evolución histórica, especialmente desde finales del siglo XIX, y con un análisis poliédrico y detallado de las principales líneas de actuación en materia de protección del patrimonio y en materia de dinamización turística, y con atención a la multitud de actores y documentos implicados.

Daniel Barrera-Fernández, actualmente profesor del Departamento de Arquitectura de la Universidad de Guanajuato, arquitecto por la Universidad de Sevilla y doctorado en la Universidad de Málaga, empleó un análisis comparativo sobre el uso turístico de la ciudad histórica y sus implicaciones en el patrimonio urbano en los casos de Málaga y Plymouth. Conociendo un poco el devenir turístico reciente de la ciudad del sur de España y a la luz de lo que expone en su libro centrado en Plymouth, a nadie se le escapa la existencia de ciertos paralelismos en el uso y la orientación de las estrategias turísticas y patrimoniales para transformar la ciudad en las últimas décadas.



A través de una serie de capítulos introductorios se presenta el tema de investigación. Reconoce la existencia de patrones de comportamiento similares relacionados con el devenir de las ciudades históricas en Europa, a pesar de que observa diferencias en la aplicación del planeamiento y la gestión. En este sentido, la turistificación dice, ha podido afectar a muchas de las ciudades que no se encontraban preparadas para el rápido proceso de transformación y el gran número de visitantes que acogen hoy en día. Con ello aborda la difícil tarea de detectar generalidades entre los valores y tendencias en cuanto al uso turístico en las ciudades históricas de Europa (especialmente la occidental).

Puesto que centra el contenido del libro en la ciudad de Plymouth, un segundo capítulo nos introduce en el conocimiento general de la historia de la ciudad y su devenir hasta alcanzar la situación actual. Lo hace a través de su relación con la navegación y con la marina, la evolución del gobierno local y una pequeña caracterización socioeconómica.

Metodológicamente, la investigación se apoya en el concepto de Ciudad histórica como destino patrimonial (Brito, 2009)¹, abordando su estudio como conjunto histórico, observando la evolución cultural del fenómeno turístico y analizando los procedimientos de gestión de la *tourist-historic city*. De esta forma divide los siguientes apartados de su investigación.

En el tercer capítulo trata de ilustrar la evolución del marco de protección del patrimonio en el contexto histórico y social que rodea el siglo XX. Empieza desde la creación de una conciencia en favor del patrimonio edificado heredera de John Ruskin y William Morris que hace frente a los procesos de *slum clearance* previos y posteriores a la II Guerra Mundial a raíz del Informe Barlow. Más tarde llegará a reconocer los procesos de patrimonialización del último cuarto de siglo hasta alcanzar la situación actual, con un análisis cuantitativo y espacial. Así, caracteriza los 9 conjuntos parciales protegidos en la ciudad (destacando la importancia de los barrios históricos de The Barbican, The Hoe y Stonehouse Peninsula), presenta la catalogación de casi un millar de edificios (en sus diversos grados de protección establecidos a nivel nacional) y el debate sobre la inminente protección del centro de la ciudad como resultado de un hito del planeamiento británico de reconstrucción tras los bombardeos de la Guerra: el Plan for Plymouth de Patrick Abercrombie y James Paton Watson de 1943-62.

El siguiente capítulo aborda una visión sincrónica del papel del turismo en Plymouth, desde los equipamientos de negocio y salud (baños de mar) vinculados a los turistas de clase alta del periodo entresiglos, hasta la importancia más reciente del patrimonio cultural, los monumentos históricos, la organización de eventos y la navegación como elementos insignia del Plymouth de nuestros días. Para ello

¹Brito M. Ciudades históricas como destinos patrimoniales. Una mirada comparada: España y Brasil. Seville: Junta de Andalucía, Consejería de Cultura; 2009.

analiza dicha evolución distinguiendo cuatro momentos, sus intenciones y sus logros y fracasos: la fase anterior a la guerra; el momento del desastre y la recuperación posterior (el *Plan for Plymouth* incorporaba el turismo por ejemplo a través del cuidado de los accesos urbanos y los entornos naturales de los baños); el cambio en la orientación del mercado de los años 60 y 80, postulándose como una ciudad organizadora de eventos y apostando por ser un centro de estancias cortas también ligadas a la navegación deportiva con los barrios históricos como reclamo turístico; y finalmente las últimas estrategias de marketing, diversificando la oferta, incorporando la regeneración de espacios como el frente marítimo (a la manera de Baltimore) y la incorporación de empresas de economía creativa a dichos procesos.

Todo esto es abordado tanto a través de una minuciosa recopilación de guías turísticas, observando aquello que se pretendía ofrecer desde la ciudad y lo que se valoraba por el visitante. También lo detecta a través de los planes y las actuaciones de organismos como el *Plymouth Marketing Bureau* (1978-2004), que fue un referente de agencia público-privada en el país en la potenciación del turismo, definiendo un modelo que se sigue profundizando hoy. Además realiza una revisión sobre el significado del sector turístico a nivel económico y funcional para la ciudad, el perfil de los visitantes, las condiciones de accesibilidad y la diversificación de los servicios que se ofrecen.

El quinto capítulo se centra en los procesos de gestión, tanto de la actividad turística, como del planeamiento urbano ligado al turismo y al patrimonio y finalmente al desarrollo de actividades económicas. En cada uno de estos 3 temas se pone de relieve el papel de los diversos actores, donde la administración pública (City Council principalmente) además de asumir su papel normativo y regulatorio aparece generalmente como socio de partenariados público-privados muy activos. También destaca el papel de asociaciones y organizaciones no gubernamentales que no solo han fomentado el debate y definido objetivos generales y aspiraciones sociales, sino que en algunos casos han emprendido actuaciones ejemplares de recuperación y restauración arquitectónica como evidencian los ejemplos de intervención de la *Plymouth Barbican Trust* y más tarde la *Old Plymouth Society*. Tampoco puede olvidarse el papel consultivo de otros organismos sin ánimo de lucro en la protección del patrimonio como el *English Heritage*.

En definitiva, el autor muestra las conexiones entre el patrimonio y el turismo y la forma en que ambos han evolucionado e intervienen en la transformación de la ciudad. Aporta numerosas referencias y datos que podrían servir para profundizar en un análisis crítico con la realidad, explicando y espacializando algunas de las disfunciones que se han originado (como la distancia entre las previsiones y las realizaciones de algunos de los planes reseñados o la difícil tarea de mantener un cierto equilibrio en temas como el uso residencial, cultural, el turismo y las actividades

de ocio, donde el patrimonio juega un papel clave a la hora de definir el carácter de los barrios).

Urbanísticamente se pone de relieve el papel del numeroso planeamiento a la hora de saber definir unos objetivos y la capacidad de adaptación a la realidad a través de la conjunción con actores del sector público y privado. Esto es posible en una sociedad cuya tradición legal concede a la sociedad cierta capacidad de autoregularse, sin un marco normativo estrictamente jerárquico. Y resulta especialmente interesante en un contexto de regeneración urbana como el presente sin descuidar la necesidad de actuar sobre temas sociales, educativos o de empleo en sus proyectos. Además, mezclan una visión a medio-largo plazo, con la necesidad de asegurar la viabilidad de los proyectos, lo que en ocasiones puede demorar los proyectos pero asegura una cierta solvencia y no perder la hoja de ruta o los objetivos generales.

Reseña:



Varios autores, *Historias vividas. Grupos de Viviendas en Valencia 1900-1980*, Valencia, Generalitat Valenciana e Instituto Valenciano de la Edificación, 2016, 240 pp., ISBN.: 978-84-96602-94-6.

ANA RUIZ-VARONA

Doctora en Urbanismo

Profesora en Urbanística y Ordenación del Territorio

Universidad San Jorge, Zaragoza, España

nruiz@usj.es

ORCID: [0000-0001-8807-4917](https://orcid.org/0000-0001-8807-4917)

Recibido/Aceptado: 27-02-2018 / 02-03-2018.

DOI: <https://doi.org/10.24197/ciudades.21.2018.185-188>

En 2016, coincidiendo con los treinta años de actividad del Instituto Valenciano de Edificación, la exposición, inaugurada por la Consejera de Vivienda, M^a José Salvador, «Historias Vividas. Grupos de viviendas en Valencia 1900-1980» supuso un nuevo punto de encuentro para todos aquellos vinculados al estudio de la vivienda social, línea de trabajo consolidada desde hace décadas que cuenta con una profusa documentación y con investigadores cuya trayectoria especializada sobre el tema ha sido reconocida a nivel internacional. En este sentido, una publicación sobre los grupos de viviendas no vendría a constituir un aporte novedoso, más allá de ser una compilación actualizada –y más completa– de la experiencia valenciana durante el siglo XX hasta la fecha en que se produce la transferencia de competencias en materia de vivienda a las autonomías. De un modo u otro, estos grupos han sido sistemáticamente objeto de investigación directa no sólo desde esferas universitarias sino de la administración pública o de asociaciones ciudadanas con objetivos muy diversos, ya que han venido a configurar un paisaje urbano y modos de vida muy característicos de la sociedad de aquel momento y han sido, además, frecuentemente referidos en películas y cartelería.

Sin embargo, esta referencia al paisaje urbano vivido es una de las aportaciones por las que se singulariza este trabajo y uno de los ejes que dan sentido al libro. Los autores recuerdan que la visión del espacio no sólo responde a la técnica sino

al entorno, a la relación que tenemos entre personas, también con la arquitectura. El interés de «Historias Vividas» radica, en primer lugar, en el relato en primera persona que aportan algunos de sus vecinos, que han ido adaptando su espacio a un modo de vida, a su vez, en constante transformación, de acuerdo con un entorno urbano que ha pasado de ser explicado en términos de piezas inconexas de periferia en formación, a entenderse como piezas estratégicamente posicionadas desde la lógica de metropolización y suburbanización actual de la ciudad. La posibilidad muchas veces de desarrollar una vida en la ciudad a la misma cota que el espacio urbano, sin elevarse en planta, de no fijar límites entre el ámbito público y privado como garantía de seguridad y protección, o de establecer relaciones de convivencia y reunión fundadas en la proximidad, son temas que continúan siendo claves a la hora de planificar y ordenar el espacio y la ciudad y que dan contenido a los diferentes testimonios que narran la historia de estos grupos de vivienda. La valoración de estas experiencias prácticas a lo largo de toda una vida, presentadas en un interesante documental que acompaña a este documento, significa poder pensar en recuperar ciertos criterios de diseño urbano capaces de mejorar nuestra calidad de vida.

A su vez, y como segundo fundamento al que la publicación pretende dar respuesta, los autores recuerdan que tomar hoy la ciudad como objeto de trabajo supone apuntar nuevos caminos desde los que contribuir a un adecuado mantenimiento del patrimonio construido. Fuera de cualquier visión nostálgica del pasado, el libro plantea con claridad que el interés por estudiar los grupos de viviendas radica en explorar las vías de regeneración y rehabilitación efectivas de aquellos grupos de viviendas que, por su edad de construcción y técnicas constructivas, materiales o tipos de vivienda diseñados, entre otras consideraciones, pueden encontrarse en cierto modo deteriorados, no pueden hacer frente a las demandas energéticas y de accesibilidad previstas por la actual normativa o no se acomodan a las necesidades presentes de una población, en general, más envejecida. Los autores recuperan un conjunto de 22 grupos de vivienda, de los 74 que identifican en la ciudad de Valencia, para estudiarlos con exhaustividad, realizando una síntesis gráfica que da razón de la evolución del tejido urbano, así como del tipo edificatorio y de la imagen urbana que proyecta la unidad morfológica residencial, en lo que constituye un documento de consulta de gran utilidad a la hora de acometer cualquier estrategia de intervención en torno a estos grupos de vivienda.

La edición del trabajo corre a cargo de Alberto Sanchis Cuesta, Begoña Serrano Lanzarote y Rafael Temes Cordovez, perfiles profesionales cuya actividad esencial converge en torno a la problemática de la vivienda, abordada desde diferentes entidades dedicadas a la enseñanza, investigación o gestión de la ciudad, como lo son la Dirección General de Vivienda, Rehabilitación y Regeneración Urbana de la Generalitat Valenciana, la Coordinación del Instituto Valenciano de la Edificación o la Subdirección del Departamento de Urbanismo de la Universidad Politécnica

de Valencia. La estructura de contenidos propuesta por esta conjunción de perfiles diferencia una primera parte, en la que se traza una lectura a seis voces de la naturaleza de la vivienda social desde diferentes perspectivas –patrimonial, jurídica, cartográfica, histórica o compositiva– de una segunda parte en la que el interés se centra en la elaboración ordenada de un aparato gráfico como fuente primaria de consulta.

La primera parte del libro se organiza en seis capítulos, donde los autores examinan aspectos específicos de los grupos de vivienda teniendo como hilo conductor los bloques normativos que a lo largo de 80 años han fijado ciertas condiciones económicas, constructivas y de gestión por las que no es difícil identificar patrones de respuesta comunes entre los grupos de viviendas realizados, y que así lo reflejan sus títulos: “La vivienda social como patrimonio moderno”, “Los orígenes de la vivienda obrera en Valencia”, “La vivienda social en Valencia (una cierta mirada desde la sostenibilidad)”, “La formación de la periferia urbana de Valencia a partir de los Grupos de Viviendas (1900-1980)”, “Polígonos de viviendas y planes parciales en Valencia 1955-1978. Arquitectura y proyecto urbano” y “Javier Goerlich y la vivienda social en Valencia. La singularidad del Grupo «Federico Mayo»”.

El primero de ellos, firmado por Carmen Jordá Such, es fiel al propósito de defender el legado de las experiencias residenciales de vivienda social en España y, más específicamente en Valencia, desde la lectura histórica que proporciona el estudio de la función residencial en el ámbito europeo durante el siglo XX. Los textos siguientes comparten la idea de entender la vivienda como una cuestión urbana con implicaciones directas en la forma de la ciudad.

Desde esta perspectiva Juan Blat Pizarro plantea una revisión de la instrumentación urbanística aplicada en los diferentes períodos normativos, infiriendo que la racionalidad en el diseño de las viviendas y en sus sistemas de agrupación es un atributo reconocible en los grupos de viviendas construidos durante esas décadas. Juan Calduch Cervera incide en cómo este periodo supuso la transformación de un suelo hasta esos años destinado a usos agrícolas –la huerta valenciana– hacia una intensificación del uso residencial, cuestión que supondría un punto de no retorno a la hora de considerar la relación entre procesos naturales y paisajes urbanos como parte fundamental en el ejercicio del urbanismo. Rafael Temes aporta datos precisos acerca de la formación de la periferia valenciana. Gracias al trabajo cartográfico –centrado en los años 1944, 1972 y 1989– que apoya su argumentación el autor identifica dos formas alternativas al crecimiento ordenado y planificado de ensanche, y que se caracterizarían bien por una ocupación polarizada alrededor de las infraestructuras o bien por una ocupación dispersa y más densa en un área de proximidad a asentamientos previos y caminos. Por su parte, Javier Pérez Igualada realiza un detallado análisis comparado entre polígonos y planes parciales –que contempla la estructura urbana, edificabilidad y densidad, tipos residenciales, usos y su unidad arquitectónica– a

partir del que concluye la imposibilidad de una gestión del crecimiento por adición de sectores urbanos residenciales completos y, por tanto, una gestión coordinada de las condiciones de transformación para la obtención de suelos para uso público o de adecuación de estándares de densidad en relación con las infraestructuras y servicios existentes. Amando Llopis cierra esta primera parte del libro poniendo en valor la trayectoria profesional del arquitecto valenciano Javier Goerlich en torno a la vivienda social.

La precisión del aporte gráfico contenido en la segunda parte del libro permite no sólo localizar cada uno de los grupos en el contexto de la ciudad presente, sino que ilustra a cuatro tiempos las transformaciones de una periferia construida, tomando como marco temporal los vuelos fotogramétricos correspondientes a los años 1945-47, 1956-57, 1973-86 y 1983. Esta comparativa ilustra que, en general, la referencia a los conjuntos urbanos basada en una situación de aislamiento y lejanía con respecto al resto de la ciudad en las primeras décadas cambia hacia una continuidad del tejido urbano en el que éstos son identificados en términos de singularidad de su trazado.

Los grupos de viviendas reseñados a lo largo del libro manifiestan una visión atenta acerca del valor patrimonial que encierra un periodo en el que se construye con gran rapidez un parque de viviendas que, a día de hoy, representa un porcentaje mayoritario del uso residencial en la ciudad. La reflexión que el libro parece transmitir es que querer trabajar sobre la problemática de la vivienda significa centrar esfuerzos en torno a la necesidad de saber administrar el urbanismo en la ciudad real, la construida, aquella desde la que se puede extraer un conocimiento valioso proporcionado por las experiencias de toda una vida de sus usuarios y, gracias a ello, en la que poder intervenir con sentido de acuerdo a un marco normativo que estimula operaciones de rehabilitación, regeneración y renovación urbana.