

ACCESOS URBANOS

Escenarios de oportunidad

Editorial Universitat Politècnica de València

Esta obra se enmarca dentro de los trabajos de investigación desarrollados por la Cátedra Municipios Sostenibles

AGRADECIMIENTOS
Ayuntamiento de Oliva

COORDINACIÓN
M^a del Carmen Blasco Sánchez, Francisco Juan Martínez Pérez

AUTORES
M^a del Carmen Blasco Sánchez, Francisco Juan Martínez Pérez, Ana M^a Gascón Hernández, Carlos Esteve Aguado, Antonio Fresneda Colomer

COLABORADORES
Gabriel García-Cremades Mira, Julia Cano Blasco

DISEÑO Y MAQUETACIÓN
Ana M^a Gascón Hernández, Carlos Esteve Aguado, Antonio Fresneda Colomer

ELABORACIÓN DE CARTOGRAFÍA
Ana M^a Gascón Hernández, Carlos Esteve Aguado, Antonio Fresneda Colomer

ELABORACIÓN DE ESQUEMAS GRÁFICOS
Ana M^a Gascón Hernández, Carlos Esteve Aguado, Antonio Fresneda Colomer

PORTADA
Ana M^a Gascón Hernández

FOTOGRAFÍAS
M^a del Carmen Blasco Sánchez, Carlos Esteve Aguado, Antonio Fresneda Colomer

EDITA
Editorial Universitat Politècnica de València

IMPRIME

© de los textos y las imágenes: los autores
© 2016, Editorial Universitat Politècnica de València
distribución: Telf.: 963 877 012 / www.lalibreria.upv.es / Ref.: 2177_04_01_01

ISBN: 978-84-9048-521-7
Impreso bajo demanda

0 INTRODUCCIÓN

1 CLAVES PARA UNA REFLEXIÓN

DH Dimensión Histórica

EA Estado del Arte

PM Paisaje y Medio Ambiente

PU Planificación Urbanística

MO Movilidad

2 ESTRATEGIAS

A La definición física del acceso

B La funcionalidad del acceso

C El paisaje circundante y su relación con el acceso

D La percepción del acceso

E La "vivencia" del acceso

F La sostenibilidad de la propuesta

G La planificación y gestión

H El papel de la ciudadanía

3 EJEMPLOS Y BUENAS PRÁCTICAS

4 CASO DE APLICACIÓN: OLIVA

Análisis

Proyecto

Desarrollo

5 BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES



INTRODUCCIÓN 0

El estudio sobre los espacios de entrada a las poblaciones que presentamos se plantea como una primera aproximación a la forma de afrontar su especificidad urbanística y su papel como elemento relevante del paisaje urbano y territorial.

Se trata de espacios con entidad propia por su dimensión funcional y su trascendencia económica, pero también por el valor añadido de su componente histórica, ecológica y social que siempre han ido asociadas a su fisonomía y a su destino.

La evolución que han sufrido estos ámbitos intermedios, al ser partícipes de una doble realidad urbana y rural, ha estado más vinculada en los últimos tiempos a facilitar el transporte por carretera que a permitir otras formas de actividad y de relación en las franjas periurbanas. La accesibilidad viaria es una condición esencial para impulsar el desarrollo de los territorios y para mantener su nivel de actividad, pero a veces se olvidan otras opciones de movilidad y otros usos ciudadanos que surgen de los vínculos entre campo y ciudad. No se puede, por tanto, limitar el papel de las entradas a poder llegar o salir en coche de la ciudad, que es lo que nos facilitan las carreteras de acceso. No lo fue en el pasado y no podemos pensar que sea así en el futuro.

Las entradas son cauces de comunicación y de relación entre dos realidades geográficas y como tales han de favorecer la articulación de funciones y el control de las formas de influencia mutua, sobre todo las del paisaje compartido. Lo son a diferentes escalas y velocidades y, en ese sentido, permiten participar y convivir con los dos escenarios. Se convierten en los cauces necesarios para disfrutar de las ventajas medioambientales y paisajísticas de su entorno, pero también para acercarse a un ámbito municipal y reconocerlo y reconocerse en la infraestructura natural e histórica de su territorio.

Cada vez más, los espacios periurbanos se convierten en las zonas verdes más atractivas para el ciudadano. Las zonas agrícolas y los parajes naturales que rodean una ciudad suman oportunidades para la actividad urbana al aire libre y, en ese sentido, las vías de entrada y sus espacios adyacentes pueden convertirse en el verdadero hilo conductor que inicie ese proceso de acercamiento. El paisaje se convierte entonces en un factor decisivo, el contacto y el diálogo entre diferentes contextos no es posible si se perciben como realidades enfrentadas o si conviven en el mismo espacio elementos incompatibles. Es, por tanto, indispensable abordar el tratamiento paisajístico de nuestras entradas como primer paso para regular las



relaciones campo-ciudad, para avanzar tanto en los procesos de regeneración de los bordes urbanos como en la mejora y defensa de la infraestructura verde a nivel local y regional.

El libro recoge un capítulo denominado claves para una reflexión. Se trata de un código de 100 consideraciones que interpretan aportaciones teóricas relevantes sobre el tema recogidas en citas bibliográficas. Argumentos, en definitiva, que apoyan el papel destacado y el significado de las entradas como espacios con un valor de uso permanente aunque diferencial en cada periodo histórico, pero también con una especial carga simbólica asociada a episodios que forman parte de la memoria colectiva de una población.

Este primer capítulo se ordena a partir de cinco apartados que asumen un enfoque temático específico: el histórico, con un bagaje dilatado en tiempo y contenido; el estado del arte desde la visión disciplinar de los campos de conocimiento más afines; el relativo al paisaje y medio ambiente, dos cuestiones de afección directa sobre las entradas y de gran trascendencia desde los presupuestos de la sostenibilidad; la planificación urbanística, desde la que se pueden plantear estrategias y directrices para dar solución al espacio físico vinculado a actividades urbanas; y, por último, la movilidad, tratada desde la perspectiva de un campo de regulación sectorial, pero también como actividad esencial asociada a las entradas desde diferentes modos de circular, no sólo en coche, y con finalidades diversas.

El segundo capítulo aporta un conjunto de estrategias de actuación para introducir mejoras en las entradas a las poblaciones, haciendo hincapié en los aspectos clave a tratar para garantizar un nivel de resultados. Resumidos en ocho bloques, se desarrollan, a su vez, 80 estrategias concretas que abordan con más detalle las cuestiones a resolver en cada caso desde una visión global e integradora que atienden a la definición física del acceso, su funcionalidad, la relación con el paisaje circundante, la percepción y la vivencia de los accesos, los criterios de sostenibilidad, planificación y gestión y, por último, al papel que la ciudadanía debe jugar en la definición de estos espacios.

Para completar el capítulo anterior, se muestran algunos ejemplos de actuaciones, en calidad de buenas prácticas respecto a alguna de las opciones de trabajo y materialización adoptadas. No se han elegido como prototipos modelo, ni agotan ninguna casuística, responden sólo a una forma de visualizar o de ver reflejadas algunas cuestiones importantes que se abordan en el conjunto de estrategias.

Por último, se incluye una propuesta de actuación en un contexto real, con el objetivo de hacer patente la viabilidad y eficacia de los planteamientos que recoge el trabajo y sus posibilidades de aplicación a la realidad. Se eligió trabajar sobre

el acceso principal de la ciudad de Oliva (Valencia). Por varias razones: el eje de entrada a la ciudad desde el norte ha permanecido sobre la misma traza a lo largo del tiempo, su marco territorial (huerta, montaña y mar) mantiene una fuerte identidad y atractivo paisajístico, y su ciudad no deja de generar nuevas dinámicas urbanas. A esto se suman otras cualidades que, a la hora de plantear mejoras en los espacios vinculados a la entrada, facilitaban las soluciones.

Los atributos de la propuesta de intervención, que ofrece una respuesta desde la investigación aplicada, asumen las demandas actuales sin obviar las más exigentes expectativas tanto a nivel medioambiental como social y económico. Todas las fases del trabajo aparecen incluidas con el nivel de detalle que permite esta publicación y se han contrastado con las opiniones recogidas en las conversaciones con los representantes públicos del municipio.

El trabajo pretende recoger una reflexión teórica a partir de unas consideraciones clave que se transforman en estrategias proyectuales y que se ven validadas en el ejemplo desarrollado, abarcando así desde la reflexión disciplinar hasta la concreción propositiva de las formas de intervención. Un camino que nos lleva a entender la naturaleza de los espacios que son objeto de proyecto y a incorporar los múltiples referentes territoriales.

1 UNA NUEVA IMAGEN REPRESENTATIVA DE LA CIUDAD ACTUAL

Las principales infraestructuras de transporte penetran en la ciudad a través de espacios concretos cuya función como puerta de entrada ha perdurado a lo largo del tiempo. La capacidad de acogida de estos espacios para la localización de actividades comerciales e industriales ha causado su continua degradación, dando lugar a una paulatina ocupación del territorio en forma de continuos urbanos de baja calidad paisajística. Nos encontramos por tanto, ante una imagen deteriorada, equívoca por ser poco representativa de la ciudad actual y visible desde infraestructuras de transporte altamente transitadas.

El tratamiento del acceso es sumamente importante a fin de mejorar la percepción de la ciudad por parte de los residentes, los visitantes y de los viajeros de paso, que mantendrán en su memoria la mejor o peor calidad de la experiencia escénica que se les proporcione.

2 EL TURISMO COMO FUENTE DE RECURSOS PARA LA POBLACIÓN

A través de las principales vías de comunicación, los turistas acceden a los núcleos urbanos, y es en ellas donde reciben su primera impresión de la población, que será positiva o negativa según el caso. La ordenación y mejora paisajística de los accesos contribuye a obtener una imagen global positiva del núcleo urbano.

El turismo en la Comunidad Valenciana es uno de los principales motores económicos. Mejorar la funcionalidad del acceso y la calidad de la escena urbana y rural percibida por los visitantes, es garantía de perdurabilidad de un recuerdo positivo sobre el municipio.

3 UNA ACTUACIÓN INTEGRADORA DEL PAISAJE CIRCUNDANTE COMO SIGNO DE IDENTIDAD

El respeto por el paisaje circundante es una apuesta por la identidad y carácter del lugar. Actuar en el borde urbano considerando aspectos perceptivos, funcionales y cualitativos, contribuye a configurar una escena de calidad y representativa de la población.

Preservar el paisaje y facilitar la transición entre el medio urbano y el agrícola o natural, mitiga el contraste entre entornos urbanos densificados y el territorio, y establece una nueva relación más amable y equilibrada con el paisaje característico del lugar.

4 UN NÚCLEO URBANO CONECTADO CON LA INFRAESTRUCTURA VERDE TERRITORIAL

Los accesos a los núcleos urbanos son nodos de confluencia de visitantes y residentes. Son espacios de gran interés para acometer actuaciones que proporcionen a la población espacios multifuncionales, respetuosos con el entorno y conectadas con la Infraestructura Verde más próxima, contribuyendo a su función vertebradora y garantizadora de la continuidad en el territorio.

La introducción de nodos multifuncionales de interés para la población en los accesos puede contribuir a generar un sistema articulado de nodos supramunicipal integrado en la infraestructura verde, garantizando los flujos de movilidad blanda entre el sistema urbano y el resto del territorio.

5 NUEVOS ESPACIOS ABIERTOS PÚBLICOS VINCULADOS A LOS ACCESOS

Según la OMS, la superficie de zona verde y área de esparcimiento mínima en una ciudad debe estar en torno a 10-15 m² útiles por habitante, siendo aconsejable alcanzar valores mayores. La incorporación de espacios de borde a la ciudad dentro de su sistema de espacios verdes públicos puede contribuir a la mejora de las cifras mencionadas y a equilibrarlo de acuerdo a la densidad y organización espacial de los diferentes barrios.

La vinculación de estos espacios, con capacidad intercambiadora de transporte, a las principales vías de acceso de la población, contribuye de forma positiva a la movilidad general, evitando desplazamientos innecesarios al mismo tiempo que cumple con la función dotacional de carácter colectivo.

El tratamiento de los espacios vinculados a los principales accesos es de suma importancia por su contribución al sistema de espacios verdes públicos de la población debido a su localización estratégica.

6 UN ESPACIO AMABLE CON EL ENTORNO CAPAZ DE ALBERGAR NUEVOS USOS

La programación de nuevos espacios públicos en el entorno del acceso puede contribuir a una nueva relación entre campo y ciudad. Estos espacios pueden ejercer como elementos de transición, integradores de los dos medios, desdibujando los límites tradicionales definidos por calzadas rectilíneas que generan barreras físicas y psicológicas para la población y no facilitan el acercamiento y contacto con el territorio que le rodea. La asignación de usos compatibles o similares a los presentes en el territorio circundante lo vinculan perceptivamente con el mismo, con independencia de la previsible mayor intensidad en el uso.

La programación de nuevos usos compatibles con el territorio periurbano contribuye positivamente a la vivencia del espacio y a su vinculación perceptiva con el paisaje circundante.

7 UNA RED SUPRAMUNICIPAL DE MOVILIDAD BLANDA

Las infraestructuras viarias cumplen una función vertebradora, garantía de continuidad en el territorio. Esta condición puede ser aprovechada para la inclusión de otros sistemas de movilidad blanda, mediante la incorporación, protección o mejora del espacio dedicado a la bicicleta y al peatón.

Las actuaciones deben garantizar la comodidad, bienestar y calidad ambiental de los usuarios en sus desplazamientos y facilitarles el cambio en la modalidad de transporte en los accesos a las poblaciones. Además, la previsión de conexión con recorridos patrimoniales y culturales y otros lugares de interés, es garantía de un uso reiterado por parte de los ciudadanos.

La incorporación de los sistemas de movilidad blanda junto a las principales infraestructuras viarias es especialmente interesante por su distribución y continuidad sobre el territorio. Los sistemas de movilidad blanda deben ser vertebrados en un sistema supramunicipal que conecte con otros municipios y con los principales elementos de interés del territorio.

8 UNA NUEVA FORMA DE PLANIFICAR EL BORDE URBANO

La forma de planificar la ciudad ha propiciado, en las últimas décadas, crecimientos mayoritariamente expansivos, prescindiendo con frecuencia de las características intrínsecas del territorio o de la evocación del lugar. En general, esta actitud ha permitido la consolidación de fachadas urbanas de baja calidad estética que proyectan una imagen banal y no vinculada a los verdaderos rasgos representativos de la población.

Una nueva forma de entender el borde urbano más relacionado con el entorno, mediante la incorporación de espacios de transición que suavicen la percepción negativa de la fachada urbana, es especialmente interesante con el fin de mejorar la calidad escénica.

9 UN NUEVO DESARROLLO BAJO CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

La planificación del acceso y la programación de nuevos usos deben realizarse de acuerdo a criterios de sostenibilidad, tanto en lo referente a su materialidad como a su funcionalidad. De esta forma, se puede contribuir a aspectos como la mejora de la movilidad urbana, la disminución de la huella de carbono o la gestión eficiente de aguas pluviales, entre otras.

El diseño y planificación del acceso debe suponer una nueva forma de entender e intervenir en el territorio. Una forma amable y respetuosa con el medio ambiente.

10 UN ACCESO DISEÑADO POR Y PARA TODOS

La incorporación de la opinión ciudadana en el diseño de la ciudad permite contemplar información de gran valor en su planificación. El reflejo del proceso participativo en su diseño final permite también que se identifique la población con el mismo, al reconocerlo como un espacio afín y no ajeno.

La planificación y gestión del acceso debe contemplar la opinión ciudadana desde etapas tempranas, incorporándola tanto en el proceso de redacción del proyecto como en la gestión futura mediante la inclusión de usos participativos.

Edición L. Crumière, n° 6 — Alrededores de VALENCIA —



CLAVES PARA UNA REFLEXIÓN 1



Claves para una reflexión nos remiten a una serie de debates en torno a las distintas escalas en las que podemos interpretar y valorar el tema de las entradas a las ciudades convertidas hoy en día en accesos viarios de forma casi exclusiva.

Debates que surgen de una serie de lecturas que forman parte del ideario histórico de dichos espacios. Se recogen, en ese sentido, las citas que refuerzan las reflexiones vertidas en los textos como autorías en origen de los mismos. Las claves están resumidas en unas cabeceras que dan pie a líneas de actuación o apreciaciones concretas.

Dada la complejidad y amplia casuística desde la que abordar los accesos urbanos, se ha dividido en cinco apartados que resuelven las cien citas comentadas que aportamos en esta publicación. Éstos no pretenden ser estancos y permiten la lectura transversal entre los distintos apartados. La riqueza que envuelve a los accesos urbanos hace que la visión no pueda ser fragmentada y que sólo el criterio de poner énfasis en distintos aspectos sea lo que justifique la subdivisión realizada.

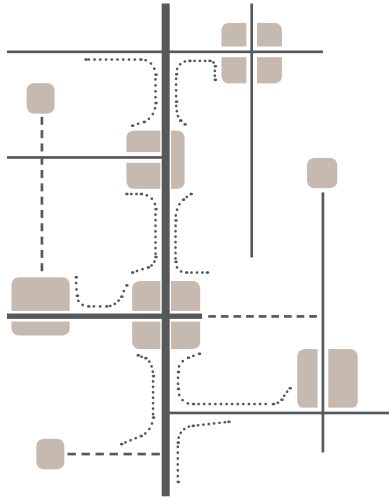
Este capítulo primero, "Claves para una reflexión", se ordena en cinco apartados. El primero de ellos es la Dimensión Histórica, papel clave que los accesos han asumido a lo largo de su existencia como entradas a la ciudad. La historia nos enseña cómo algunos de sus valores se han perdido en el camino, en unos casos por lógica evolución natural y, en otros, por abandono en pro de nuevos atributos menos justificables. El segundo, el Estado del Arte, es una mirada concreta hacia unos espacios que no por transitarlos de forma cotidiana son vistos como una realidad objetiva, valorada en su justa medida y donde los espacios sin ordenar pasan a configurar la materialidad de las entradas a nuestras ciudades. El tercero, Paisaje y Medio Ambiente, centra su visión en cómo esos espacios charnela aún la lógica urbana y la territorial, y acumulan en muchas ocasiones patrimonio urbano y agrícola, que se incorpora como argumento a esa nueva lectura y hace que la riqueza de estos ámbitos supere la escala estricta del acceso. El cuarto aspecto, Planificación Urbanística, reflexiona sobre el papel activo que tienen estos espacios en la planificación actual, papel que va más allá de la estrictamente urbana y que pretende, con acierto, articularse con el territorio. Ese punto de vista los convierte en nodos de máxima intensidad al recuperar ese aspecto de puerta, de conexión entre las dos grandes escalas. Una puerta que ya no es necesariamente tangible y concreta, pero que sí que conserva la condición de límite, ahora difuso, entre las dos realidades urbanísticas. Por último, el apartado de la Movilidad recoge reflexiones claves para la superación de una movilidad que va más allá de la rodada de carácter privado y que debe asumir la realidad variada y compleja que la sociedad actual está demandando, que supera con creces la que desde los años 60 se ha impuesto arrasando con todo lo que ha encontrado en su camino, obligando al ciudadano a satisfacer las demandas de los vehículos como algo inevitable.

Entrada a la ciudad de Burjasot (Valencia). Son fecha (s.f.)



Puente y Torres de Serranos. 1932. Tarjeta Postal. Imprenta José Durá Pérez. Biblioteca Valenciana Digital.

01 LA CONSIDERACIÓN DE LOS CAMINOS COMO "ARMADURA TERRITORIAL" COMPARABLE A LA DE LAS CALLES EN LA CIUDAD



A lo largo de los diferentes periodos históricos, se ha insistido en mejorar las situaciones de un medio físico heredado en el que los problemas y los desequilibrios requerían alternativas que respondieran a los avances en el saber y a las cualidades representativas de cada tiempo nuevo. Algo que incidía sobre la funcionalidad de la ciudad y el territorio, pero también sobre la calidad de sus lugares. Calidad que en la antigüedad iba asociada a términos como "euritmia" (armonía entre las partes y la belleza como resultado de la armonía), "decoro" o "mesura" entre otros, y que se debía percibir y disfrutar desde la tradición de las reglas de la perspectiva como modelo visual.

Es, a partir de entonces, cuando se entiende que el progreso y la riqueza material de una ciudad o un territorio han de verse plasmadas en la calidad de sus espacios. Lo contrario podía entenderse como una transgresión del avance de los tiempos y del valor que debía asumir el espacio público que en palabras de Alberti "se presta tanto al uso de los ciudadanos como de los forasteros", es decir, que sirve y representa a un amplísimo colectivo y, por tanto, merece lo mejor que pueda ofrecer esa sociedad.

"El capítulo quinto del Libro IV (De re Aedificatoria, escrito en 1452) es quizá el que mejor nos puede hacer saber qué es lo que pensaba Alberti de la ciudad y de su construcción: el capítulo está dedicado a las vías de comunicación -las calles y los caminos-, que el autor considera como el esqueleto de la armadura urbana y territorial. Distingue entre las que tienen una función militar y las que no la tienen: las que atraviesan la campiña deben ser amplias "con una vista que domine por completo el territorio circundante", libres de "obstáculos derivados de inundaciones" y su recorrido "será más corto, no tanto porque sea el más derecho en sentido geométrico, como dicen algunos, por más seguros: será preferible un camino más largo que otro más incómodo": las vías militares cuando "llegan a una ciudad, si ésta es famosa y poderosa deberán ser rectas y muy amplias, como corresponde a su decoro y su dignidad".

"Pero dado que algunas calles constituyen ejes importantes tanto en el interior como en el exterior de la ciudad(...) hablemos de ellas en primer lugar" (...) Ya que la ciudad y el campo se encuentran ligadas por una red de relaciones que encuentran su mayor "ornato" en el propio paisaje en que se encuentran inmersas las vías, y en segundo lugar en la calidad de los materiales con que han sido construidas, lo mismo que aquellos otros monumentos, sepulcros, inscripciones que han hecho famosa a la Via Apia Antica que Alberti describe..." (Cesare de Seta, 2002).

DH 02 DIMENSIÓN HISTÓRICA LOS CAMINOS ARBOLADOS FORMAN PARTE DE LAS TRADICIONES MÁS ANTIGUAS VINCULADAS A LOS ACCESOS A PROPIEDADES RURALES

En la evolución del tratamiento de las vías de acceso a las ciudades destaca como referencia histórica el acondicionamiento de los caminos de entrada a las grandes propiedades y castillos. Caminos arbolados que aparecen en distintas épocas como respuesta a situaciones históricas diferentes y a motivaciones funcionales y simbólicas muy concretas, pero que adoptan una fisonomía de la que serán deudoras otras formas posteriores de tratar distintas formas de vialidad y su relación con el paisaje y la naturaleza.

El lenguaje, su denominación, será el encargado de dar una identidad precisa a los ejes arbolados en distintas épocas según sus características físicas y su finalidad. También la evolución de su configuración espacial que, aunque deudora de la sección básica de un camino con alineaciones de árboles en sus laterales, también se irá transformando, tanto en dimensiones y materialidad (acabados, materiales y componentes) como en la lógica de su emplazamiento, distribución y usos.

"Señores y pontífices dedicaban sus mayores desvelos al enriquecimiento de sus propios patrimonios artísticos y monumentales, mientras que la única vialidad de que se cuidaban era la que afectaba a sus propios dominios personales. En estos siglos (XV, XVI) y en los inmediatos se lleva a cabo la sistematización viaria de los centros urbanos, en torno a los castillos de los príncipes, y la creación de accesos monumentales a los mismos; un ejemplo de los más característicos e interesantes del fenómeno son las "alamedas", en el Lancio (avenidas generalmente rectilíneas, con gran amplitud, flanqueadas por hileras de olmos que conducen a las más importantes mansiones)". (Giorgio Boaga, 1977).

DH 03 DIMENSIÓN HISTÓRICA LAS ENTRADAS A LOS NÚCLEOS URBANOS MANTIENEN EN LA MEMORIA EJES ARBOLADOS Y ÁREAS DE DESCANSO

Los grabados y las fotos antiguas reflejan en muchos casos un tratamiento arbolado de los accesos a las poblaciones. La regularidad de la ciudad y la naturaleza como materia propia del territorio se solapaban en las alineaciones ordenadas de árboles que constituían las alamedas de entrada. La protección y calidad ambiental que ofrecían (espacios de sombra en periodos estivales y de cobijo) y el atractivo añadido como marco visual superpuesto a campos y casas no podían más que añadir categoría y clarificar la función del acceso como espacio emblemático de hospitalidad y encuentro, no sólo de paso.



Paseo de la Estación. Alzira (Valencia).



Paseo de la Alameda en Valencia, de Alexandre Laborde. 1806-1820.

La denominación de “vestíbulo arbolado” tendría por tanto unas connotaciones muy claras, asociadas sobre todo a un espacio previo donde se recibe del mejor modo al visitante y se le permite participar de las funciones que se desarrollan en un espacio con una finalidad concreta y compartida por sus usuarios.

“Durante un tiempo las entradas a la mayoría de pueblos y ciudades se hacían a través de carreteras bordeadas por hileras de árboles frondosos. Los viajeros sabían que se aproximaban a un núcleo urbano porque, unos kilómetros antes de llegar, los acogían los vestíbulos arbolados que formaban los árboles en las entradas de las poblaciones. Y, aparte de las entradas a los núcleos urbanos, los árboles formaban parte habitual de la fisonomía de muchas carreteras y áreas de descanso.

Actualmente vivimos la aparente paradoja de tener que compatibilizar un parque automovilístico creciente con la exigencia de unas ciudades más habitables y una circulación más segura ...Hoy, las necesidades de mejora de las periferias urbanas y de pacificación del tránsito retoman al arbolado el protagonismo perdido y su potencial en la configuración de espacios urbanos acogedores. Y este potencial se manifiesta especialmente útil en la definición de los accesos y las entradas a los núcleos urbanos.” (Jaume Busquets Fàbregas, 2008).

DH DIMENSIÓN HISTÓRICA 04 LAS ENTRADAS HISTÓRICAS MANTUVIERON CALIDADES EXCEPCIONALES POR SER EXPONENTES DE LA IDENTIDAD, EL PODER POLÍTICO Y LA VITALIDAD DE LA CIUDAD

Las vistas de algunas ciudades a lo largo de su historia coinciden en reflejar el protagonismo de puentes y puertas que en su día fueron algunas de las construcciones civiles más notables de la ciudad. Su tratamiento siempre fue fiel a las mejores prácticas constructivas del momento, a las tradiciones más arraigadas y a su cultura. Por eso incorporan dimensiones y tratamientos que en su momento pudieran



Vista general de Xàtiva (Valencia) de 1857.

dar la medida de la importancia de la ciudad y de su nivel de progreso frente a otras ciudades menos avanzadas en lo económico y en lo político.

Cuestiones que no nos remiten de forma necesaria al pasado cuando se opta por crear o mantener una imagen atractiva y potente de un municipio. La cultura, el bienestar, la identidad de un territorio y una ciudad merecen mostrar, en los primeros espacios públicos de transición entre un marco rural y el urbano, elementos representativos de la generalidad, de su historia y su medio.

"A menudo, los accesos urbanos son parte del "retrato" de la ciudad y están identificando signos, que se encuentran en antiguos torreones como alegorías de escenas medievales.

Así, el puente de Londres, que, de hecho, tiene la doble condición de puerta y puente "signo de la apariencia de la ciudad" (Cassagnes-Brouquet) se impone como el principal edificio cívico, ricamente decorado con pinturas y esculturas. El viejo puente medieval de Londres, entrada principal, se privilegió en todos los aspectos; en Borgoña, desde la Edad Media hasta la Ilustración, y a veces incluso más tarde, es nada menos que una puerta del edificio del ayuntamiento de la ciudad la que constituyó la entrada principal, haciendo coincidir la entrada a la ciudad y el pasaje como símbolo de la autoridad municipal (Lamare). Estas interfaces son a menudo favorecidas incluso por la retroalimentación, capaces de estructurar la parte del espacio urbano que se va extendiendo a partir de ellas, y de constituirse incluso en polo de organización a escala de toda la ciudad." (Jean-Pierre Guilhembet, 2006).



El Grao de Valencia en 1846.

A LO LARGO DE SU EVOLUCIÓN, LOS ACCESOS URBANOS FUERON PERDIENDO EL SIGNIFICADO DE PUERTAS DE LA CIUDAD

La evolución de estos espacios urbanos ha sufrido cambios importantes en su significado y en su forma. Las causas son múltiples, pero todas ellas apuntan en el mismo sentido. La generalización del vehículo individual y la dinámica creciente de desplazamientos. Las rentas del suelo en un emplazamiento que ha ido absorbiendo diferentes procesos de crecimiento, siempre factible junto a suelo rústico, y en una situación además de fácil acceso bajo la condición de espacio escaparate. Y habría que añadir las prerrogativas propias de la actividad económica: el transporte de mercancías, la ocupación de grandes superficies y suelos menos competitivos y bajo formas de regulación más flexibles que los consolidados por vivienda en el interior de la ciudad.

Son motivos que pueden explicar los cambios tolerados en las entradas urbanas, pero que no justifican el desinterés por su ordenación y su tratamiento. Siguen siendo espacios que se apoyan sobre rutas históricas, que mantienen su representatividad por avanzar la primera imagen que se percibe de una ciudad y son los que conectan visual y físicamente las realidades que definen aún de forma más inequívoca nuestro marco vital: la urbana y la rural. En ese sentido, y también desde el interés económico que genera una ciudad atractiva y complaciente con sus ciudadanos y visitantes, los administradores públicos han de estar atentos a nuevas fórmulas que le permitan recuperar algo del reconocimiento perdido y avanzar en un sentido positivo.



Vista de la puerta del Mar de Valencia. España a vista de pájaro, de Alfred Guesdon.

"Desde la antigüedad, las puertas de la ciudad o las entradas a la ciudad constituyen lugares estratégicos y emblemáticos de los espacios urbanos. Los historiadores han demostrado los retos y dimensión simbólica de estos lugares en la historia. Las entradas de las ciudades contemporáneas no son inmunes a esta tendencia, pero el crecimiento y la expansión urbana ponen regularmente en juego estos territorios. Ellos están estrechamente vinculados al glorioso desarrollo de los automóviles en los años 30, las cuestiones del precio de la tierra y el desarrollo del comercio en masa. Las entradas de la ciudad han sido de particular interés en la década de 1990, por iniciativa de los ministerios encargados de estas cuestiones en Francia, en particular la Dirección de Planificación, actualizando los trabajos." (Séminaire Espaces péri-urbains et entrées de ville, 2014).

DH DIMENSIÓN HISTÓRICA **06 LA REDEFINICIÓN DE LAS CONDICIONES DE LAS CARRETERAS FUE EXPONENTE DEL DESARROLLO ECONÓMICO Y POLÍTICO EN PERIODOS HISTÓRICOS CLAVE**

Son muchos los ejemplos de alamedas y arboledas de otro tipo completando el perfil de las carreteras y caminos de acceso a las ciudades siglos atrás. Algunas se conservan y tienen un valor patrimonial y paisajístico que cada vez se aprecia más. Otras perdieron ese carácter al quedar integradas en las zonas de expansión de las ciudades o desaparecieron por razones de seguridad vial.

Algunas de las funciones que cumplieron en su momento siguen siendo poderosas (calidad paisajística, ambiental, capacidad de elevar la representatividad y categoría de la imagen urbana, orden espacial, etc.). No sólo se avanzaba en el sentido de facilitar las comunicaciones y el comercio, sino que también tenían que ser la expresión de nuevas formas de conseguir mayores cotas de prestigio y belleza respecto a épocas anteriores.

"Las instrucciones enviadas en 1738 proporcionaron a los ingenieros (franceses) cuatro anchos diferentes: 60 pies para las carreteras más grandes; 48, 36 o 30 pies a los caminos secundarios, aún con la zanja. Todos ellos tuvieron más de 6 pies a cada lado de la carretera, y sólo se añaden las plantaciones de árboles que se convirtieron en obligatoria desde 1720.

El testimonio de los viajeros extranjeros, por su parte, fue abrumadoramente a favor de estas mismas carreteras de Francia en el siglo XVIII... "todas las grandes comunicaciones del reino, que estaban en la peor condición hace algunos años, son ya bien hermosas"... No es necesario subrayar aquí el papel desempeñado por la nueva red de carreteras como acelerador en el desarrollo del comercio interno y en el proceso de liberación física e intelectual que lleva a la Revolución Francesa a lo más alto." (Guy Arbellot, 1973).



Vista de Valencia tomada del camino que conduce al Grao, de Alexandre Laborde. 1806-1820.

DH DIMENSIÓN HISTÓRICA 07 | LOS ESPACIOS DE ENTRADA A LAS CIUDADES HAN IDO PERDIENDO EL INTERÉS DE LA POBLACIÓN A PARTIR DEL SIGLO XX

Al aparecer el coche motorizado a principios del siglo pasado, la velocidad en los espacios de entrada a la ciudad y la forma de percibir su entorno cambia tanto en configuración como en su carga funcional y simbólica.

Las puertas de una ciudad a lo largo de la historia fueron sumando actividad y carácter representativo por su propio significado: era la primera realidad vinculada al orden civilizado de la ciudad y la que ofrecía cierta sensación de libertad y aventuras al abandonarla. A partir del uso de carrozas, ya se planteó en su época la necesidad de que la escena urbana debía ser más repetitiva y uniforme para ser percibida tras un rápido golpe de vista a una velocidad mayor que la del trote o el tránsito a pie. Siglos después, con el uso intensivo del coche en los accesos urbanos, aún aumenta más esa pérdida de interés por las anécdotas del entorno y se va perdiendo la sensación de atravesar en algún punto el paso que nos introduce en la ciudad o en el campo.

"El espacio se ha convertido así en un medio para el fin del movimiento puro, ahora clasificamos los espacios urbanos en función de lo fácil que sea atravesarlos o salir de ellos. El aspecto del espacio urbano convertido en esclavo de estas posibilidades de movimiento es necesariamente neutro: el conductor sólo puede conducir con seguridad con un mínimo de distracciones personales (.../...) A medida que el espacio urbano se convierte en una mera función del movimiento, también se hace menos estimulante. El conductor desea atravesar el espacio, no que éste atraiga su atención. La condición física del cuerpo que viaja refuerza esta sensación de desconexión respecto al espacio. La propia velocidad dificulta que se preste atención al paisaje" (Richard Sennett, 1977).

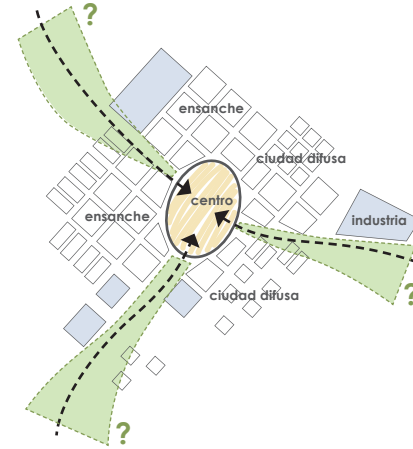


Imagen panorámica de los años 60 de Tarragona.

En cada tiempo histórico han sido de especial interés el estudio de partes concretas de la ciudad casi siempre por sufrir un proceso de degradación urbanística, por su bajo nivel de actividad o por pura obsolescencia de su destino original. No es difícil encontrar estudios sobre centros históricos, ensanches, periferias, vacíos urbanos dejados por la industria o las infraestructuras de transporte, sobre la denominada ciudad difusa que amenaza el territorio sin llegar a constituir un centro urbano, etc. Sin embargo, una mayor atención sobre los accesos urbanos no acaba de calar en nuestro entorno, nacional y regional.

Como recoge la cita, al contrario que otros espacios que adquieren mayor relevancia con el tiempo, como los centros tradicionales o los vacíos urbanos, las entradas a la ciudad permanecen como uno de los espacios más olvidados. Es curioso que no lo fueran en absoluto a lo largo de la historia, que hasta los tratados del Renacimiento los incluyeran en sus recomendaciones y que, con el paso del tiempo, más que avanzar en algún sentido, se haya abandonado en manos de intereses poco comprometidos con la calidad del espacio público y el prestigio de una ciudad.

"Son espacios lineales siempre en extensión, ubicados en los límites de la ciudad y, al contrario que los centros, un poco olvidados. Su aspecto es bastante constante: paisaje heterogéneo, mismos signos, mismos anuncios, el tratamiento mínimo como espacios públicos... son un reto tanto de imagen como de buen funcionamiento del territorio urbano." (Aucame, 2013).



Alberti en su tratado "De Re Aedificatoria" (1452) ya hablaba de calles sanas y agradables, pero también de las cosas de la ciudad y fuera de la ciudad y dice que el ornamento debe decir bien de cada una. No faltan referencias desde entonces a lo que puede ser la mejor forma de tratar los espacios habituales de una población, incluidos los accesos.

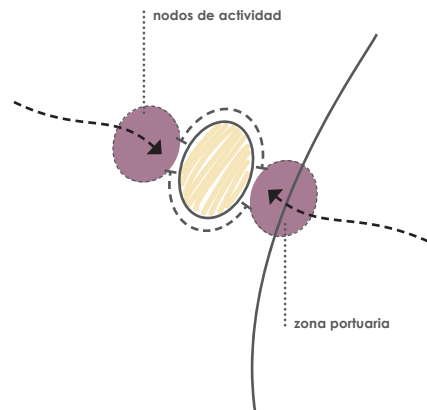
Los paseos, los jardines, las entradas a mansiones y conventos incorporaron durante siglos alineaciones de árboles como elemento de ornato, de bienestar y como señal de la proximidad de formas nobles de asentamiento. También los pueblos y ciudades, muchos fundados en los cruces o a lo largo de caminos preexistentes, preconizaban la riqueza y cultura en la disposición de monumentos y arboledas en los trayectos que conducían a su núcleo urbano. De esa tradición aún quedan vestigios



que nos remontan a momentos de superación y de progreso y que forman parte importante de la historia y las tradiciones de un pueblo. Quitarles valor o renunciar a ellas sería tanto como renunciar a la memoria y al patrimonio acumulado. O lo que es lo mismo, olvidar lo conseguido por el esfuerzo de muchas generaciones.

"Durante siglos, las líneas de árboles, la ciudad y la infraestructura eran inseparables. Ya sea para una mayor comodidad debido a la sombra, en relación con la madera, para la consolidación de la tierra ... las hileras de árboles destacaban en plazas, caminos y canales a través de la campiña francesa. Del mismo modo, los cursos y las calzadas fueron los primeros elementos que marcan la extensión del espacio urbano. Las alineaciones de árboles inscriben cada desarrollo en su territorio de acuerdo a una relación deseada de organización y referencias. Esta es de hecho una forma de expresión cultural que hace de las líneas de árboles bienes patrimoniales que heredamos." (Direction générale de l'Urbanisme de l'Habitat et de la Construction les repères. Les alignements d'arbres, 2006).

DH DIMENSIÓN HISTÓRICA 10 | LOS ACCESOS URBANOS HISTÓRICOS SE CONSTITUYERON EN VERDADEROS CENTROS DE ACTIVIDAD URBANA



Asimilarlos a los puertos marítimos puede ser una comparación útil. Es cierto que en las ciudades históricas se concentraban funciones de primer orden junto a las puertas de sus murallas. Como describe la cita que incorporamos, los que se acercaban a la ciudad desde el exterior y los vecinos de los barrios interiores concentraban en el entorno de la puerta gran parte de sus tareas y obligaciones así como las actividades de relación social.

En las zonas portuarias de las ciudades históricas, la propia infraestructura de transporte se acompañaba de espacios de carácter económico, de control administrativo y de esparcimiento y ocio, entre otros. Constituía un ámbito de gran actividad, pero también el de conexión de la ciudad con otra dimensión del territorio, el marco abierto hacia un paisaje sin límites aparentes. Espacios urbanos que hoy en día siguen siendo de primer orden en los puntos de contacto con la trama urbana y que no han perdido calidad, al revés, muchos han mejorado a pesar de mantener su función original, en la fachada urbana de la ciudad frente al mar.

Muchas veces se han utilizado las condiciones y la valoración que hoy hacemos de un paseo marítimo para explicar las posibilidades semejantes de un borde urbano en su límite con el campo, con los paisajes cultivados de los que disfruta esa fachada última de la ciudad, también sin límites aparentes. Es factible, por tanto, trasladarlo a la configuración de las entradas de una ciudad y a sus bordes, sin que eso signifique anular las condiciones de un acceso viario, ni la instalación de actividades económicas o equipamientos compatibles. Siempre, desde luego, que se tome como referencia una forma semejante de mejorar su imagen e incorporar

espacios de relación y disfrute del paisaje que, hoy por hoy, son una constante en los bordes urbanos de costa.

"La puerta de la ciudad representaba el antes de la ciudad, confrontando lo que estaba fuera de sí misma, sirvió como un instrumento de guerra, justicia, comercio, y ceremonia a los monarcas y prelados a los extranjeros y campesinos. Era un lugar de negociación política y económica, un nexo de mundos como cualquier puerto debe ser. Frecuentado por los ancianos, los jueces, los funcionarios, los vendedores, los peregrinos, los refugiados y los charlatanes, las puertas de la ciudad eran centros de frecuente actividad de los barrios residenciales también. La puerta era a la vez el borde y el centro." (Olgu Caliskan, 2010).

DH 11 DIMENSIÓN HISTÓRICA **LAS CALLES TERRITORIALES, CAMINOS Y CARRETERAS TIENEN UNA LARGA HISTORIA VINCULADA A LA INCORPORACIÓN DE ELEMENTOS NATURALES Y AL TRATAMIENTO DEL PAISAJE**

La relación de los caminos territoriales arbolados con algunos elementos ajardinados lineales tipificados y asociados en muchos casos a la ciudad (en francés: *allées, promenade, cours, boulevard*; en nuestro país: paseos-salón, avenidas, alamedas, y otros más precisos como paseos reales o sotos, entre otros) no siempre es directa ni está claramente definida más que como evolución de un bagaje histórico de largo recorrido.

La preocupación por acondicionar las partes del territorio con un uso más colectivo y añadir calidad al espacio compartido se suma a las intenciones religiosas, políticas o económicas que dieron lugar a recorridos históricos emblemáticos tan pretéritos como el camino de las Panateneas que conducía desde el espacio exterior de las murallas de Atenas (la puerta de Dipilón) al conjunto de la Acrópolis. La evolución de estos espacios se concreta en nuevas tipologías de itinerarios lineales que representan momentos históricos en los que las diferentes formas de movilidad se vinculan en ocasiones al tratamiento ajardinado y al paisaje. La historia del tratamiento de los espacios verdes, del arte urbano, de la disciplina urbanística y del paisajismo tiene un recorrido articulado que se entrelaza, aunque de un modo más discontinuo, con la evolución del tratamiento de los espacios públicos en el ámbito del territorio. Los accesos a las ciudades han formado parte de la historia de las construcciones civiles y del tratamiento del paisaje aunque no siempre se ha reconocido su vertiente cultural y disciplinar.

"Aunque hay evidencias tempranas de muy antiguos constructores de carreteras con plantación de árboles a lo largo del lateral de la carretera (por ejemplo en China durante las dinastías Qin y Han, y a lo largo del Gran Camino Real en la India cuarto siglo durante el aC). Tales plantaciones servían generalmente para propósitos utilitaristas o religiosos. La arboleda alineada del boulevard, fue una amenidad estética que se hizo muy popular en la Europa en el siglo XIX, también tiene sus raíces en el Renacimiento italiano en forma de entrada ajardinada, un



La avenida de Middelharnis de Meindert Hobbema 1689. National Gallery, London.

estilo de jardín paisajístico alargado, tipificado por la sombra de vías arboladas y utilizado para los paseos de las clases altas." (Russ Parsons, Louis G. Tassinary, Roger S. Ulrich, Michelle R. Hebl And Michele Grossman-Alexander, 1998).



Prefiguración de la estructura de la ciudad de Atenas. 1: Puerta de Dipilón; 2: Acrópolis; 3: vía Panatenaica; 4: Ágora.

DH DIMENSIÓN HISTÓRICA 12 **LAS ENTRADAS ASUMEN UN CARÁCTER MÁS TÉCNICO CON LA EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO, Y UNA DIMENSIÓN PAISAJÍSTICA MAYOR COMO PARTE DE UN MARCO TERRITORIAL**

Desde los tratados renacentistas en los que se incorpora la idea de unificar caminos y construcciones en un todo compositivo, los caminos y carreteras territoriales en su proximidad a la ciudad fueron asumiendo parte de ese mismo balance como tratamiento del paisaje compartido.

Con el paso del tiempo y la mayor envergadura de los estudios paisajísticos y la complejidad técnica de las carreteras, se extiende el tratamiento a elementos de escalas muy diferentes y lejos ya del ámbito propio de la percepción de lo construido. Las grandes vías de tráfico y las carreteras empezarán a ser tratadas en el período finisecular entre el siglo XIX y XX con los ingredientes que favorezcan su funcionalidad, pero también su apariencia y calidad ambiental. Las *parkway* americanas asumirán las cualidades de elemento paisajístico ajardinado en todo su deambular por el territorio no urbanizado y como tales llegarán también en su

encuentro con la entradas a los grandes centros urbanos. Grandes nombres del paisajismo aparecerán desde entonces vinculados no sólo a las cualidades del espacio público de la ciudad, sino también a las obras civiles en el territorio.

"Influenciado en parte por los diseños europeos y el paisaje del ideal romántico victoriano de la vida rural, F.L. Olmsted (padre e hijo) y Calvert Vaux desarrollaron el diseño de carreteras con una amplia cubierta de hierba en el centro de la mediana, y de ese modo se popularizó la parkway en los Estados Unidos. Por lo tanto, la publicación de Alberti de 'Diez Libros de Arquitectura' al inicio del Renacimiento actúa como un hito en la historia de la estética de los caminos. En la historia más reciente del diseño de carreteras, los arquitectos paisajistas han ejercido una influencia significativa sobre la calidad de las carreteras. A principios del desarrollo de carreteras para los viajes en coche en este país, la preocupación por la estética de las carreteras fue considerada una de las principales funciones del ingeniero del paisaje (Gubbels) y de figuras muy destacadas en los principios de buen diseño" (Jim McCluskey, 1985).

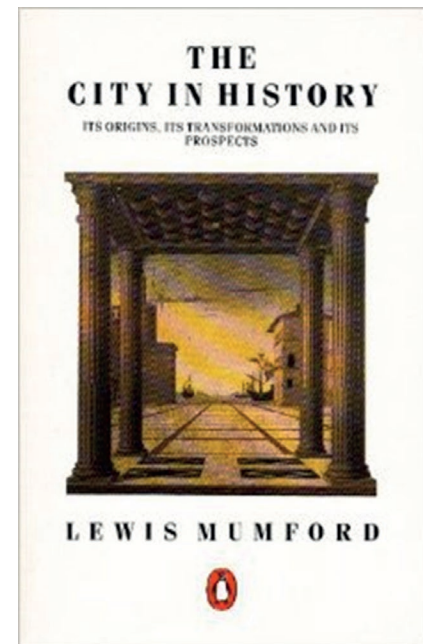
DH DIMENSIÓN HISTÓRICA 13 LA HISTORIA DE LA MOVILIDAD NOS LLEVA A PENSAR EN TÉRMINOS DE RELACIÓN DIRECTA ENTRE LOS CAMINOS TERRITORIALES Y LA EVOLUCIÓN DE LA CIUDAD

La dimensión histórica de los caminos es muy extensa y su cometido ha ido variando vinculado a la subsistencia, al transporte y a las acciones militares en distintas épocas. El movimiento de personas y mercancías está en el origen de la cultura occidental y desde sus orígenes se encuentran referencias que describen cómo se materializaron dichos caminos, qué usos se incorporaban a su sección y cuándo asumieron determinados compromisos simbólicos y representativos en sus usos y formalización.

Las calzadas romanas serán parte importante de esa historia. De un bagaje cultural del que aún quedan innumerables vestigios que dan muestra de la calidad alcanzada en las vías de mayor importancia. Las funciones a las que iban destinadas fueron decantando su operatividad, pero también el prestigio de sus administradores. En ese sentido, hoy se puede aprender de ellas, y entender que ser ambiciosos y exigentes con las relaciones entre ciudad y territorio, y con elementos clave como las vías de acceso, es importante a la hora de asegurar su dilatada funcionalidad en el tiempo y la capacidad real de superación de una sociedad.

"Roma con sus símbolos visibles de poder, sus acueductos, sus viaductos y sus calzadas pavimentados, cortando inquebrantablemente el territorio a través de colinas y valles, saltando sobre ríos y pantanos, moviéndose en formación continua como una legión romana victoriosa.

Las calzadas romanas variaban de doce a hasta veinte cuatro pies de ancho en algunas de las grandes carreteras troncales; pero unos quince pies era el



Portada The City in History. Lewis Mumford.

Para seguir leyendo haga click aquí