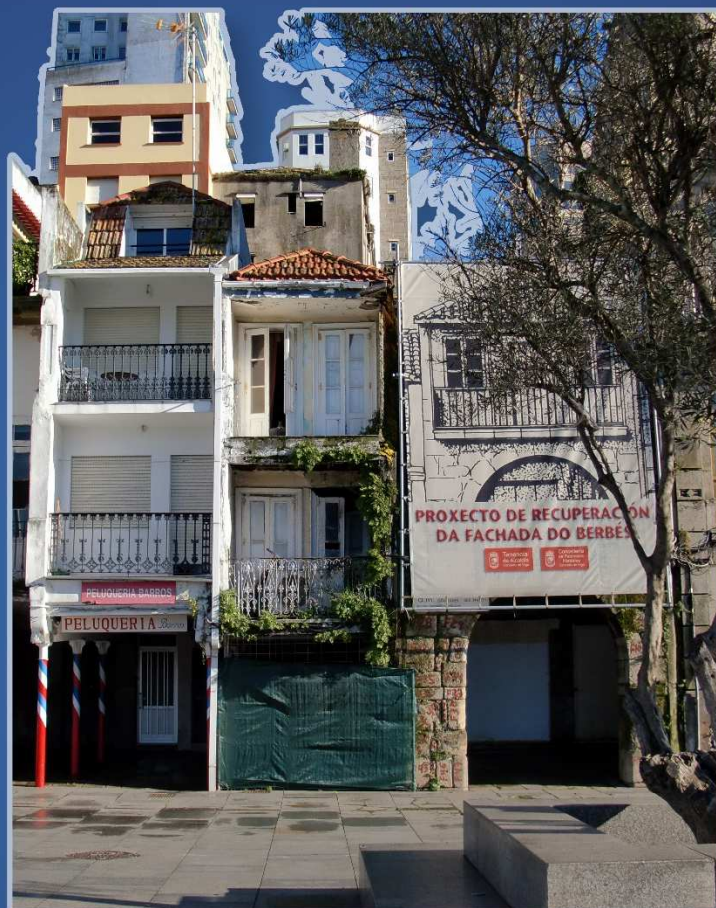


MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITETURA E URBANISMO



VIGO: PROCESOS DE DEGRADACIÓN Y
REVITALIZACIÓN EN EL CENTRO HISTÓRICO.

Rubén Alves Misa

VIGO

PROCESOS DE DEGRADACIÓN Y REVITALIZACIÓN EN EL CENTRO HISTÓRICO

Rubén Alves Misa

Orientador: Prof. Doctor Arq. David Leite Viana

PREÁMBULO

El presente trabajo, ha sido realizado para la obtención del título de master en Arquitectura y Urbanismo, a través del centro universitario Escola Superior Gallaecia. El mismo, ha sido desarrollado en el marco de la unidad curricular A-50 de Proyecto Disertación, por el alumno Rubén Alves Misa, bajo la supervisión y orientación del Profesor Doctor David Leite Viana.

La presente disertación, se enmarca en la temática del urbanismo, el tema central gira en torno al centro histórico de la ciudad de Vigo, pretendiendo así determinar y analizar los principales procesos urbanísticos que han conformado la evolución morfológica del entorno socio-espacial, desde finales del siglo XIX hasta la actualidad, en la segunda década del siglo XXI. Esta transformación ha producido a su vez, una problemática asociada, relativa al contexto socio-espacial, especialmente en la etapa contemporánea, cuyos principios parten de la propuesta y realización de una serie de estrategias de rehabilitación y revitalización del entorno urbano, en las cuales algunos autores han identificado el avance de fenómenos como la gentrificación, producidos por la intervención socio-espacial preconizada en las mismas.

AGRADECIMIENTOS

A mis padres, por ser el mayor ejemplo de lucha y constancia que he conocido, y por su apoyo incondicional durante la realización de este trabajo.

A mi hermana, por ser la luz que brilla con mayor fuerza en mi firmamento.

A mi abuela Isolina, por haber sido una constante fuente de inspiración y motivación durante el proceso de realización de este trabajo.

A mi primo Iván, el cual siempre seguirá en mi recuerdo y también en mi corazón.

A toda mi familia, por su constante apoyo y unidad en los malos y en los buenos momentos.

A mi orientador David Leite Viana, por las largas y agradables tutorías que felizmente hemos compartido y por su constante apoyo y atención.

A todos los compañeros que han realizado conmigo este viaje, por las buenas vivencias que hemos compartido.

RESUMEN

A lo largo del siglo XX, han aparecido diversos procesos – globalmente- en relación a la rehabilitación de centros históricos, los cuales, a su vez, han producido determinados fenómenos relevantes en cuanto al funcionamiento socio-espacial, especialmente cuando se trata de áreas inmobiliariamente sensibles. Se trata de estrategias fundamentadas en abundante producción teórica, relativa a la revitalización de estos espacios.

En el caso de la ciudad de Vigo, el centro histórico es un conjunto de significativa carga histórica y con un elevado valor como espacio representativo de la ciudad, configurando uno de los núcleos centrales de la misma.

Desde inicios del siglo XX, el crecimiento urbano ha producido alteraciones en la morfología urbana del Casco Vello de Vigo, generando una percepción despreciativa de su envolvente, complementada por la crecente degradación socio-espacial. Posteriormente, entre finales del siglo XX e inicios del siglo XXI, se ha incrementado la preocupación por la conservación del conjunto histórico, debido al elevado estado de degradación y abandono. Aparecen así, una serie de principios de intervención para la rehabilitación y revitalización del centro histórico, en las cuales algunos autores, han identificado el avance de problemáticas propias de la gentrificación.

Durante este trabajo, se pretende analizar de forma evolutiva, el desarrollo socio-espacial del Casco Vello de Vigo, con el objetivo de obtener datos, tanto a nivel cualitativo como cuantitativo, capaces de encuadrar los efectos de las acciones de rehabilitación y revitalización, relacionándolas con procesos asociados como la gentrificación.

Palabras clave: Vigo, centro histórico, rehabilitación, revitalización, gentrificación.

RESUMO

Durante o século XX, vários processos têm aparecido – globalmente – em relação à reabilitação de centros históricos, que, por sua vez, têm conduzido a fenómenos relevantes em termos da respetiva performance socio-espacial, principalmente quando se trata de áreas imobiliarmente sensíveis. Constituem estratégias ancoradas em abundante produção teórica relativa à revitalização daquele tipo de contextos urbanos.

No caso de Vigo, o centro histórico é um conjunto com significativa carga histórica e elevado valor enquanto espaço representativo da Cidade, configurando um dos núcleos centrais da mesma.

A partir do início do século XX, o crescimento urbano induziu alterações na morfologia urbana do Casco Vello de Vigo, gerando uma perceção depreciativa da sua envolvente, complementada pela crescente degradação socio-espacial. Posteriormente, entre finais do século XX e inícios do século XXI, aumentou a preocupação pela conservação do conjunto histórico, dado o elevado estado de degradação e abandono. Resultaram assim uma série de princípios de intervenção para a reabilitação e revitalização do centro histórico em que, conforme alguns autores, se consubstanciou o avanço de problemáticas próprias da gentrificação.

O propósito da Dissertação prende-se com a necessidade de se verificar, no tempo e no espaço, implicações socio-espaciais do desenvolvimento especulativo do Casco Vello de Vigo, perspetivando obter informação qualitativa e quantitativa capaz de enquadrar os efeitos de ações de reabilitação e revitalização, relacionando-as com situações derivadas de processos associados à gentrificação.

Palavras chave: Vigo, centro histórico, reabilitação, revitalização, gentrificação.

ABSTRACT

Over the XX century, various processes related to the rehabilitation of historic centers have appeared in a global way, which in their turn have produced certain phenomena when it comes to historical centers located in sensitive areas of the city, from the socio-spatial point of view. These urban processes have been consolidated up to the contemporary period, in which there is a large number of theoretical production thereon.

In the case of Vigo city, the historic center is a set of great antiquity, has a high value as representative city space and is located in the central core of it.

Since the early twentieth century, urban growth has caused the alteration of urban morphology in the Casco Vello of Vigo, generating a negative perception of the environment and inducing their socio-spatial degradation. Later, between the late twentieth and early twenty-first century, has increased concern for the preservation of the historic centre, due to the high degree of degradation, this has given rise to a number of urban strategies for the rehabilitation and revitalization of the environment in which some authors have identified the progress of processes such as gentrification.

During this work, I analyze, in an evolutionary way, the socio-spatial development of the historic centre of Vigo, in order to obtain data, both qualitatively and quantitatively, to provide information on current strategies for rehabilitation and revitalization, besides processes associated with them such as gentrification.

Key words: Vigo, historical center, rehabilitation, revitalization, gentrification.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1. Introducción.....	11
1.1. Identificación y justificación de la problemática.....	12
1.2. Objetivos.....	14
1.3. Metodologías de investigación.....	15
1.4. Estructuración de contenidos.....	17
2. Fundamentación teórica.....	21
2.1. Desarrollo del urbanismo entre el siglo XVII y el siglo XXI.....	22
2.2. Gentrificación y urbanismo.....	53
2.3. Gentrificación en los contextos europeo y español.....	62
2.4. Síntesis.....	77
3. Contextualización.....	83
3.1. Localización y distribución administrativa.....	84
3.2. Demografía.....	85
3.3. Aspectos económicos.....	88
3.4. Desarrollo urbano en el Casco Vello de Vigo.....	91
4. Análisis del estudio de caso.....	119
4.1. Criterios de selección y descripción de las fases de análisis.....	121
4.2. Análisis 1860.....	123
4.2.1. Características generales del área de estudio.....	124
4.2.2. Análisis individual de elementos urbanos.....	135
4.2.3. Superposición de los elementos socio-espaciales.....	151
4.3. Análisis 1910.....	161
4.3.1. Características generales del área de estudio.....	162
4.3.2. Análisis individual de elementos urbanos.....	177
4.3.3. Superposición de los elementos socio-espaciales.....	193
4.4. Análisis 1960.....	203
4.4.1. Características generales del área de estudio.....	204
4.4.2. Análisis individual de elementos urbanos.....	224

4.4.3. Superposición de los elementos socio- espaciales.....	241
4.5. Análisis 2015.....	255
4.5.1. Características generales del área de estudio.....	256
4.5.2. Análisis individual de elementos urbanos.....	285
4.5.3. Superposición de los elementos socio- espaciales.....	313
5. Sistematización.....	341
5.1. Interpretación general de los resultados obtenidos.....	343
5.2. Correlación entre resultados obtenidos y fundamentos teóricos.....	350
6. Conclusión.....	363
Bibliografía.....	369
Índice de figuras.....	377

1. INTRODUCCIÓN

1.1. IDENTIFICACIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA

Desde mediados del siglo XX, se da en un gran número de ciudades industrializadas, tanto de Estados Unidos como Europa y Australia, un fenómeno conocido como gentrificación. El significado atribuido para la gentrificación, es la colonización de determinadas áreas de las ciudades, normalmente coincidentes con los centros históricos degradados y desvalorizados, por elites sociales, artísticas o culturales, lo cual implica el desplazamiento de los estratos sociales más vulnerables, hacia otras zonas de la ciudad.

Los estudios sobre ciudades europeas, revelan que la gentrificación se desencadena en ciudades como Ámsterdam, París o Budapest, entre muchas otras, tras una acción llevada a cabo por los responsables de la gestión y el planeamiento urbano, normalmente en forma de planes de rehabilitación, renovación o revitalización.

La tercerización es un fenómeno que acompaña normalmente a la gentrificación y consiste en la especialización terciaria de los cascos históricos, promovida por las instituciones urbanísticas entre otras.

En el caso del Casco Vello de Vigo, tanto la gentrificación como la tercerización, se han manifestado desde la década de 1980 aproximadamente según Martínez (2001), y de forma paralela a una serie de planes de rehabilitación, revitalización o renovación urbana, llevados a cabo por los órganos de poder de la ciudad.

El Casco Vello de Vigo sufrió un elevado estado de degradación y desinversión desde la segunda mitad del siglo XX, llegando a ser definido como islote insalubre por el PXOU de 1980, el cual pretendía establecer allí el centro comercial, administrativo y representativo de la ciudad. En las últimas décadas, se vienen dando según Martínez (2001), indicios tanto de gentrificación como de tercerización en el Casco Vello de Vigo, especialmente a partir de 1980, el mismo autor dice además, que las actuaciones de las entidades responsables de la planificación y gestión urbana, no han hecho lo suficiente por frenarlas, llegando incluso a favorecer su consolidación.

En el caso del Casco Vello de Vigo, varios autores han dejado constancia de la poca inclusión social, participación e implicación cívica en el planeamiento urbano, especialmente en las últimas décadas, lo que ha implicado la aparición de fenómenos de gentrificación y tercerización, los cuales no han sido frenados por los responsables del planeamiento urbano. Este hecho deja patente la necesidad de realizar un estudio sobre lo sucedido, para así poder definir principios que aboguen por una mayor participación social en el planeamiento urbano del Casco Vello de Vigo en el futuro.

A mediados del siglo XX, se empiezan a dar en ciudades con una fuerte industrialización, las primeras aproximaciones al concepto gentrificación, Ruth Glass emplea una definición que posteriormente es utilizada por muchos otros autores para explicar la

gentrificación, en su estudio sobre Londres, en el año 1964. Smith (2012) cita en su obra, un fragmento muy explicativo con el que Glass define el fenómeno:

gran parte de los barrios de la clase trabajadora de Londres se han visto invadidos por las clases medias -altas y bajas. Las degradadas y modestas calles flanqueadas por antiguas caballerizas, convertidas en viviendas, y las casitas – dos habitaciones arriba y dos abajo- fueron substituidas cuando expiraron los contratos de arrendamiento por elegantes y costosas residencias. (p. 77)

En la década de 1980, se da en Ámsterdam, otro ejemplo paradigmático sobre la forma que tiene la gentrificación de manifestarse en un centro histórico. Neil Smith recoge en su obra un estudio sobre este proceso; Waterlooplein era un antiguo barrio social del centro de Ámsterdam, tras la segunda guerra mundial entró en un proceso de deterioro y desinversión hasta 1970, fecha en la cual las autoridades de la ciudad decidieron construir una ópera elitista y un nuevo ayuntamiento, además de promover planes de rehabilitación de vivienda en la zona, ignorando las peticiones de los vecinos, los cuales exigían otro tipo de equipamientos más sociales y a la vez más vivienda social. Con el paso del tiempo cuando el proyecto se finalizó, no sin oposición vecinal, el valor del suelo fue subiendo lentamente, y los antiguos residentes, pertenecientes a estratos sociales más vulnerables, tuvieron que ir abandonando la zona, ya que esta era demasiado cara para su nivel adquisitivo:

La instalación de lo que era considerado como una ópera de élite, en lugar de algún tipo de espacio público de espectáculos, un nuevo mercado para la gente o unas viviendas que eran sumamente necesarias, resultaba especialmente irritante para los que se oponían al proyecto. (Smith, 2012, p.263)

El caso de Waterlooplein, es un claro ejemplo de la intervención del planeamiento urbano en la aparición de la gentrificación y la tercerización. Cada caso tiene sus particularidades, pero en la gran mayoría sucede como aquí, el proceso se da de forma gradual, fomentado por el planeamiento urbano, es decir, construcción de equipamientos, rehabilitación de viviendas, revitalización o renovación de zonas concretas, cambios de uso del suelo, etc.

Según Martínez (2001) uno de los síntomas más esclarecedores de la aparición de gentrificación, es la falta de inclusión social en el planeamiento urbano, estos procesos

muestran muy poca preocupación por el aspecto social en todos los sentidos. El autor cita la relación existente entre gentrificación, tercerización y falta de integralidad social en planeamiento urbano, de una forma sintética:

existen dous procesos centrais especialmente sintomáticos das carencias de integralidade social [...] a especialización terciaria dos centros históricos [...] e a 'gentrification', é dicir, a introducción neses barrios de clases altas profesionais liberáis e con postos directivos, que instalan aí a súa residencia fixa gracias a que gran parte da poboación obreira habitante dos centros históricos se ve obrigada ao desprazamento cara fóra do barrio e deixa vacante un oco de centralidade sempre moi apetecible para ser visibles social e politicamente. (p.21)

En el Casco Vello de Vigo, han sido identificados indicios de la existencia de estos dos fenómenos, especialmente a partir de 1980, una vez el PXOU declaró la zona como isla insalubre, no solo se han mostrado estos indicios, si no que según Martínez (2001), las intervenciones urbanísticas no han puesto interés en frenar de algún modo el avance de los mismos:

No barrio histórico de Vigo non se desenvolveu plenamente ningún destes dous procesos, pero si se deron indicios do seu avance e as intervencións urbanísticas, de momento, non pareceron frealos, precisamente por carecer dunha rigorosa e financiada política social intrínseca aos proxectos urbanísticos. (p. 21)

Como dice Martínez (2001), gentrificación y tercerización mostraron signos de avance en el Casco Vello de Vigo, y el planeamiento urbanístico no intervino de forma suficiente para frenarlos.

1.2. OBJETIVOS

-Identificar las estrategias para el Casco Vello de Vigo, preconizadas en los planos asociados al planeamiento urbano, realizados entre 1860 y 2015. En base a los

principales conceptos urbanísticos y a los documentos escritos relativos a Vigo, serán establecidas las correspondencias entre teoría urbanística y caso de estudio

-Determinar de qué modo estas estrategias influyeron en la aparición de situaciones de degradación, revitalización y gentrificación en el Casco Vello de Vigo. A través del análisis histórico se determinará una línea de evolución en la que se definirá a qué tipo de estrategia está asociado un período determinado, y cuál es la fenomenología que ha implicado o motivado.

-Definir principios para una mayor inclusión social, participación e implicación cívica en el planeamiento urbano del Casco Vello de Vigo. Teniendo en cuenta los resultados obtenidos en los análisis, se plantearán determinadas pautas con el objetivo de orientar el futuro desarrollo estratégico para el Casco Vello.

1.3. METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

- Delimitación concreta del campo de investigación.

La presente investigación se centrará sobre el estudio en profundidad de las estrategias de planeamiento urbanístico en el Casco Vello de Vigo, desde 1860 hasta la actualidad.

- Selección del método de investigación.

El método de investigación seleccionado, corresponde al estudio de caso (Yin, 2003), ya que estará centrado en el estudio en profundidad de un solo caso, el Casco Vello de Vigo.

- Análisis documental.

La información será obtenida en gran medida de fuentes documentales (Albarelló et al., 1997):

No escritas:

-Imágenes no fotográficas (diseños iconográficos, diseños técnicos, mapas, planos, bocetos).

-Imágenes fotográficas.

-Fuentes orales no registradas (vecinos, usuarios de la zona, turistas, residentes de la ciudad).

-Datos de organismos oficiales (Consortio do Casco Vello, oficina de urbanismo Concello de Vigo).

Escritas:

- Oficiales (bibliotecas públicas o privadas).
- No oficiales (elementos publicados en libros, revistas, periódicos, páginas web).
- Intermediarios (diccionarios, enciclopedias, bibliografías).
- Estadísticas y datos provenientes de investigaciones anteriores (Albarello et al., 1997).

- Observación.

El método seleccionado para llevar a cabo la observación, será estructurado en observación simple y estructurada (Gil, 1995):

- Simple. Efectuada de forma espontánea, como mero espectador.
- Estructurada. Realizada después de la observación simple, se apoya en el registro de una tabla con indicadores de los elementos y características que posee el objeto observado.

Fotografía.

Fotografías propias realizadas en el local del caso de estudio (Bogdan, Biklen, 1994).

Notas de campo.

Cualquier tipo de información particular recogida en la zona del caso de estudio (Bogdan, Biklen, 1994).

Las notas de campo son clasificadas mediante un encabezado que incluye:

- Fecha de recogida.
- Localización.
- Temática.

- Sintaxis espacial.

La sintaxis espacial, denominada en el ámbito anglosajón como *space syntax*, está compuesta por una teoría y una serie de herramientas con capacidad de realizar un análisis descriptivo y cuantitativo de padrones de organización espacial complejos, presentes en la morfología urbana de las ciudades.

El principal desarrollo teórico de la sintaxis espacial se atribuye a Bill Hillier en el marco del University College London, el cual publica múltiples monografías entre la década de los años 70 y 80 del siglo XX, colaborando en la mayor parte de las mismas con otros autores de su entorno. La principal característica de la sintaxis espacial es su condición de teoría analítica, debido a que su finalidad principal es analizar para comprender el porqué de las cosas. Afirma por tanto, la existencia de una relación de causalidad entre la forma del espacio urbano y las dinámicas sociales que allí se dan, así como los padrones de uso y ocupación. En el ámbito de la arquitectura y el urbanismo, las herramientas derivadas de la sintaxis espacial son efectivas tanto a la hora de simular posibles efectos sociales de futuros diseños y proyectos urbanos, así como para analizar el espacio urbano o arquitectónico ya existente de forma cuantitativa.

Como punto de partida la sintaxis espacial emplea el mapa axial, este se deriva del mínimo número posible de líneas rectas que representan las conexiones entre los espacios abiertos de la trama urbana. Se emplea también el mapa de segmentos, el cual se origina de dividir las líneas axiales por todas sus intersecciones, generando así un sistema fundamentado en los segmentos obtenidos. Sobre estos mapas se pueden representar variables entre las que destacan la conectividad, la integración, la elección de flujo o la profundidad entre otras, de modo a representar de forma visual la relación cuantitativa entre la forma del espacio y los patrones sociales que en él se desarrollan.

La conectividad es una medida de ámbito local, debido a que solo afecta a la propia línea axial implicada. Mide la relación entre una línea axial con sus espacios adyacentes, cuantificando el número de intersecciones que se dan a lo largo de la misma.

La integración representa el grado de integración y accesibilidad de un espacio respecto a todos los demás espacios del conjunto si se analiza a nivel global, o respecto a todos los existentes en un radio determinado si se analiza a nivel local. Es capaz de verificar la capacidad de un espacio como lugar de destino en base a su centralidad respecto a los demás.

La elección de flujo es una variable empleada para verificar la probabilidad de un espacio de pertenecer al recorrido más corto entre todos los demás si se analiza a nivel global, o entre los situados en un radio determinado si se analiza a nivel local.

La profundidad es una medida de ámbito global a través de la cual se puede verificar el nivel de integración de un espacio determinado, cuantificando el número de cambios de dirección que es necesario realizar desde un punto X hasta un punto Y, un mayor número de cambios de dirección implica también un mayor nivel de segregación.

1.4. ESTRUCTURACIÓN DE CONTENIDOS

En base a cumplir los objetivos y metodología propuestos se aplicará la siguiente distribución para los capítulos:

Introducción:

En este apartado se realiza una presentación de la propuesta de investigación, identificando y justificando la problemática, los objetivos y la metodología a seguir.

Fundamentación teórica:

En este capítulo se sientan las bases del análisis respectivamente a la problemática que se debe encarar. Se divide en tres partes diferenciadas, en primer lugar se realiza un profundo repaso de la teoría urbanística dividida en un período de pre-urbanismo y otro de urbanismo, durante este repaso se abordaran numerosos conceptos y metodologías de análisis que serán aplicadas posteriormente en el estudio de caso. En segundo lugar se encuentra el análisis sobre la teoría asociada a procesos de urbanismo de rehabilitación posmodernos, principalmente la gentrificación, en este apartado se obtienen indicadores que permitirán interpretar los análisis realizados sobre el caso de estudio. Posteriormente se da lugar a una aproximación al entorno del estudio de caso con un breve apartado sobre teoría urbanística y gentrificación en el ámbito español.

Contextualización:

Este capítulo se corresponde a la contextualización del entorno inmediato en el que se localiza el caso de estudio. Se aborda a través de un pequeño análisis histórico que incluye datos de carácter demográfico, urbanístico y social, con el objetivo de facilitar la comprensión del objeto de estudio.

Análisis del estudio de caso:

En análisis sobre el estudio de caso será dividido en cuatro secciones cronológicas, las cuales serán justificadas en un primer apartado de abordaje al caso de estudio.

Las fases de análisis se distribuyen de la siguiente manera, en primer lugar se encuentra una fase que abarca el período anterior a 1860 en, La segunda fase abarca el período entre 1860 y 1910, la tercera fase va desde 1910 hasta 1960 y por último la cuarta fase abarca desde 1960 hasta 2015. En todas ellas se pretende establecer, cuáles son las cualidades espaciales y la fenomenología abstracta asociada a las dinámicas urbanas dominantes en el espacio, con lo cual se podrá entender el tipo de estrategia urbanística

predominante en cada periodo en el entorno socio-espacial asociado al Casco Vello de Vigo.

En la cuarta y última fase se procederá a un análisis más detallado, debido a la existencia de un elevado número de procesos de rehabilitación y revitalización urbana que serán analizados con profundidad, debido a la posible relación que podrían mantener con fenómenos como la gentrificación

Sistematización:

Teniendo en cuenta todos los datos expuestos durante las fases anteriores, la sistematización pretende realizar una síntesis interpretativa de los aspectos más importantes que hayan surgido de la reflexión e interpretación sobre el estudio de caso. Destacando el impacto de determinadas estrategias urbanísticas sobre el entorno socio-espacial.

A continuación, se procede a realizar una correlación entre los resultados obtenidos en el estudio de caso y los datos expuestos en la fundamentación teórica para dar respuesta a los objetivos planteados en la introducción. A través de la resolución de los primeros dos objetivos, se dará lugar a una serie de indicadores aplicables a las estrategias urbanísticas asociadas a la rehabilitación en el Casco Vello de Vigo, respondiendo así el tercer objetivo y dando lugar a las conclusiones iniciales.

Conclusiones:

En este apartado se dará lugar a las reflexiones finales sobre todas las fases que componen esta investigación, originando una serie de interpretaciones personales en las cuales se expondrá de qué modo afectaron determinadas estrategias de rehabilitación a la morfología y población del Casco Vello, y que potencialidades existen en el mismo para el futuro desarrollo.

Bibliografía:

En este apartado serán referenciadas las fuentes de información empleadas para el desarrollo de esta investigación.

2. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

2.1. DESARROLLO DEL URBANISMO ENTRE EL SIGLO XVIII Y EL SIGLO XXI

2.1.1. PRIMER ABORDAJE AL TÉRMINO URBANISMO.

Según el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, el término urbanismo se refiere al conjunto de conocimientos relativos a la planificación, desarrollo, reforma y ampliación de los edificios y espacios de las ciudades, además de a la concentración y distribución de la población en las ciudades. Es posible definir el urbanismo, como una ciencia que se dedica al análisis, planeamiento del desarrollo y distribución de la ciudad, así como de los fenómenos y actores que en ella convergen. El pensamiento sobre el urbanismo en la sociedad industrial y capitalista varía mucho dependiendo de los autores y las épocas. Para entender el proceso de desarrollo que el urbanismo ha sufrido hasta llegar al contexto en el que opera en nuestros días es indispensable conocer algunas referencias desde el siglo XVIII hasta la actualidad.

Françoise Choay (1992) propone una clasificación que resulta ciertamente interesante, según esta autora, es posible distinguir entre una primera etapa de pre-urbanismo donde se comienza a desarrollar el pensamiento teórico de la ciudad como una ciencia empírica y racional fruto de la Ilustración, el desarrollo de las ciudades tuvo que afrontar grandes retos ante las exigencias que planteó la revolución industrial y el crecimiento demográfico durante los siglos XVIII, XIX y XX. Choay diferencia entre dos modelos dentro de estas etapas que continúan en divergencia hasta nuestros días, el modelo culturalista y el modelo progresista.

El modelo progresista surge con autores como Owen, Fourier o Cabet, entre otros muchos, y toma cuerpo en el auge del modernismo, las premisas de este modelo afirman la posibilidad de alcanzar una organización social y urbana adaptada a las necesidades del hombre, a través del análisis racional, otro aspecto del modelo progresista es su rechazo hacia cualquier tipo de tradición o herencia pasada, lo cual significa la prioridad de lo nuevo, establecido a través de un sistema racional e impositivo sobre lo antiguo o histórico, que no podía ya satisfacer las necesidades del hombre contemporáneo.

Dentro del modelo culturalista destacan en sus orígenes autores como Ruskin, Morris o Howard, y al contrario que el modelo progresista, va perdiendo fuerza conforme se intensifica la industrialización en el auge del movimiento moderno. Este modelo se opone al propuesto por los progresistas, llamando la atención hacia una visión del hombre no como individuo, sino como conjunto colectivo, orgánico, donde cada ser individual conforma una parte indispensable de la identidad social. Esta visión filosófica es la base de otros aspectos del modelo culturalista, una marcada postura anti-industrialización, nostalgia del pasado especialmente de la ciudad medieval y atención a las formas orgánicas las cuales eran las únicas capaces de representar el crecimiento de una sociedad y su respeto hacia el medio donde se situaba.

Existen otros autores con posturas que no se pueden enmarcar en ninguno de los grupos antes citados como Marx o Engels en esta etapa de pre-urbanismo, estos autores

estaban preocupados sobre todo por las consecuencias que la industrialización había provocado en el contexto social y económico. A pesar de no realizar ningún tipo de propuesta formal sobre el futuro del desarrollo urbano, la influencia del pensamiento de estos autores influyó en las prácticas urbanas de muchos autores en la etapa moderna y posmoderna.

2.1.2. LOS INICIOS DEL URBANISMO. EL PRE-URBANISMO.

El primer punto a abordar respecto al inicio del urbanismo contemporáneo es el nacimiento del modernismo, para esto es necesario retroceder hasta el siglo XVIII concretamente al periodo de la Ilustración, el objetivo de los pensadores ilustrados era, según David Harvey (1998), la búsqueda de la liberación del hombre a través de la ciencia, el arte, etc. Los ilustrados confiaban en la posibilidad de realizar una sociedad justa a través de la aplicación de procesos racionales que llevaran hacia el progreso y al mismo tiempo hacia la eliminación de las diferencias, la escasez, etc. El pensamiento ilustrado es la base filosófica del modernismo, esto sumado a la revolución industrial provocó el comienzo de una etapa de desarrollo como nunca antes se había experimentado, el positivismo inundó la sociedad y ciertos valores sociales tradicionales comenzaron a romperse para dar lugar a una nueva forma de comprender el mundo subordinada al progreso, el cual traería a la humanidad la posibilidad de alcanzar los objetivos de la Ilustración. El modernismo pasó por diferentes etapas durante el desarrollo de los siglos XVIII, XIX y XX en las cuales no se profundizará en este estudio ya que se trata de un período extenso a la par que complejo, para hacer una aproximación general merece la pena citar a Harvey (1998) el cual apunta que “la modernidad no sólo supone una violenta ruptura con alguna o con todas las condiciones históricas precedentes, sino que se caracteriza por un proceso interminable de rupturas y fragmentaciones internas.” (p. 27).

El concepto de urbanismo viene ya desde tiempos de Vitruvio, aunque no se empieza a ver como una disciplina específica hasta Ildefonso Cerdá, según Valdivia (2004). Es este período, desde el siglo XVIII al siglo XIX, el cual Choay (1992) identifica como pre-urbanismo, y en el cual a raíz de la creciente industrialización y el crecimiento demográfico, surgen determinados problemas a la hora de dar forma al crecimiento, desarrollo y planeamiento no solo de la ciudad sino también de la sociedad industrial. La ciudad preindustrial es percibida en muchas ocasiones como un elemento insalubre y cuyas infraestructuras no soportan las condiciones de la creciente industrialización, por este motivo se conocen diversos ejemplos de centros que quedan abandonados por el desplazamiento de la población hacia las nuevas periferias residenciales, y posteriormente son ocupados por las clases sociales más desfavorecidas o son absorbidos por la maquinaria capitalista y transformados en centros direccionales, compuestos mayoritariamente de oficinas especialmente en Estados Unidos. En este contexto se empiezan a desenvolver los modelos culturalista y progresista, estos mismos no tendrían sentido antes de la revolución industrial, ya que los problemas a los que tratan de dar respuesta fueron originados por esta misma.

- PRE-URBANISMO PROGRESISTA.

Dentro del modelo progresista es conveniente citar algunos autores fundamentales como Robert Owen, Charles Fourier, Victor Consideránt, Etienne Cabet, Pierre-Joseph Proudhon, Benjamin Ward Richadson, Jean Baptiste Godin, Júlio Verne, Herbert- George Wells o el Barón Haussman, este último pionero debido a que su intervención sobre París, se ha convertido en todo un paradigma del pre-urbanismo modernista y progresista. A pesar de que existen diferentes matices en los pensamientos de los autores aquí encuadrados, según Choay (1992) en líneas generales todos defienden la necesidad de afrontar la industrialización y los enormes crecimientos demográficos que de ella emanan aplicando un modelo racional y funcional que pudiese ser aplicado posteriormente de forma global, de este modelo se destaca la preocupación por lo que establecieron como necesidades del hombre que la ciudad debería satisfacer y comenzó así a prevalecer el saneamiento de zonas insalubres, la apertura de grandes vías de comunicación, etc. Es decir la composición de la ciudad industrial mecanizada al servicio del hombre.

Muchas de las propuestas progresistas de esta etapa de pre-urbanismo estaban más cercanas a la experimentación de modelos utópicos novedosos. Es posible destacar el Falansterio de Charles Fourier como ejemplo de este tipo de propuestas utópicas asociadas al pre-urbanismo progresista. Este autor proponía la construcción de una nueva ciudad basada en los principios de belleza y salubridad, la cual podría servir de modelo para posteriores ejercicios similares. Fourier expone el modelo de ciudades ideales divididas por zonas claramente marcadas, desde el centro, los arrabaldes, los vacíos y las vías de comunicación, todas perfectamente planeadas, diseñadas y distribuidas según sus funciones. Además propone un sistema de economía colectiva con el cual se agruparían y organizarían los habitantes de menor estrato social de la ciudad, para conseguir unas condiciones de habitación accesibles a la mayor parte de las personas. Para asegurar la correcta habitabilidad de esta ciudad también se estipuló el número de habitantes que podría albergar, el cual era limitado.

- PRE-URBANISMO CULTURALISTA.

Las referencias más importantes del modelo culturalista se pueden encontrar en autores como Augustus Welby Northmore Pugin, John Ruskin y William Morris. Los autores de este apartado se dedicaron a la crítica de los modelos progresistas más que a la producción de modelos propios, su pensamiento está caracterizado según Choay (1992) por una actitud anti-industrialización, nostalgia de épocas pasadas especialmente de la ciudad medieval y la reivindicación de la composición orgánica del modelo social, entendiendo al hombre como parte de un organismo en el cual cada parte es imprescindible. John Ruskin, por ejemplo, criticó el planeamiento racional y funcional basado en unidades y la zonificación, al mismo tiempo reivindicaba la organicidad de la ciudad medieval, la asimetría, la diversidad, el valor de la particularidad y el sentimiento comunitario o enraizamiento.

Respecto a la conservación del patrimonio construido, es importante citar que las corrientes conservacionistas tienen su origen en la teoría culturalista, especialmente en autores como Ruskin (Choay, 1992), y defienden la concepción del patrimonio arquitectónico como un elemento de gran valor por ser testigo directo del pasado, por lo tanto este debe ser conservado evitando cualquier tipo de alteración.

- PRE-URBANISMO SIN MODELO.

En último lugar de este período de pre-urbanismo cabe mencionar el grupo de autores sin modelo específico, las referencias más importantes se pueden encontrar en Marx o Engels, la mayor preocupación del pensamiento de este grupo son las consecuencias que la revolución industrial había significado para los estratos sociales más desfavorecidos, provocando segregación, pobreza, deterioro de la vivienda, superpoblación y enfrentamiento entre clases, para ellos el objetivo al que debería encaminarse el pensamiento y también la práctica es hacia la supresión total de las diferencias sociales, como se puede observar, su obra giró especialmente sobre el sentido teórico que debería seguir el desarrollo urbano y social y la crítica hacia las desigualdades y problemas que estaba generando la revolución industrial, en el aspecto práctico no existen propuestas formales, pero su pensamiento tuvo una gran influencia en posteriores etapas.

2.1.3. EL URBANISMO.

Hacia finales del siglo XIX e inicios del siglo XX, la evolución de la sociedad industrial introdujo una nueva dimensión en la problemática del período de pre-urbanismo, la liberalización de las sociedades industrializadas trajo consigo nuevos horizontes para los dirigentes y pensadores que perdieron al mismo tiempo interés por ciertas cuestiones del período anterior, asociadas sobre todo con el pensamiento socialista, lo que se puede asociar a un primer síntoma de debilitación en los ideales ilustrados, es en esta época donde algunos autores como Choay sitúan el nacimiento del Urbanismo como se conoce en la época contemporánea, ya que pasó a ser institucionalizado y convertido en una herramienta frecuentemente utilizada para afrontar el desarrollo de las ciudades industriales las cuales continuaban creciendo. Según Françoise Choay (1992), el principal motivo para designar el nacimiento del Urbanismo en este momento es el traslado de la responsabilidad del desarrollo teórico y práctico a nivel urbano hacia los arquitectos en vez de hacia políticos, historiadores o economistas como sucedía en el período anterior, esto implicaba la creación de una ciencia autónoma que se ocupaba directamente del desarrollo urbano. A pesar de que autores como Le Corbusier afirman esta despolitización del urbanismo, lo cierto es que la forma de afrontar la realidad de las diversas problemáticas sociales y urbanas fue resuelta más bien de una forma casi utópica donde la ideología terminó por jugar un papel importante, aunque no central como en el período anterior.

La herramienta del Plan General surge oficialmente en los inicios del siglo XX en el ámbito anglosajón, con la publicación en 1910 del texto *Town City Planning* por parte de Raymond Unwin en el RIBA de Londres. Unwin proponía el planeamiento como ciencia autónoma, independiente de la Arquitectura, esta posición fue utilizada sobre todo en el ámbito anglosajón mientras que en el ámbito continental era el arquitecto el que se ocupaba de todas las labores relacionadas con el urbanismo, incluyendo este tipo de planes estratégicos surgidos en el contexto anglosajón en las herramientas a utilizar por los arquitectos para la planificación urbana.

Antes de comenzar a profundizar en esta etapa, faltaría citar que también aquí es posible diferenciar entre autores progresistas y culturalistas, aunque existen matices que los diferencian de los anteriores, al mismo tiempo serán nombrados también autores que no se encuadran dentro de ninguno de estos dos modelos y serán por lo tanto clasificados como modelos alternativos.

- URBANISMO PROGRESISTA.

El nuevo modelo progresista se desarrolla principalmente en el ámbito anglosajón y francófono, tiene como referencias a autores como Tony Garnier, Le Corbusier o Walter Gropius entre los más destacados, además la visión progresista está directamente vinculada al movimiento moderno cuya arquitectura fue predominante durante la primera mitad del siglo XX. Entre las características principales de este modelo está la preocupación por la eficacia, la salubridad y también la concepción del hombre-tipo, aspecto en común con los progresistas del período anterior, pero lo más destacable es la aparición del arquitecto como profesional responsable de todo el desarrollo urbano y arquitectónico, esto ha provocado que muchos autores identifiquen el período de modernismo de entreguerras con una exaltación de la figura del arquitecto y de las élites sociales que guiaban el desarrollo en busca de alcanzar lo que ellos asociaban al objetivo ilustrado, pero que terminó por parecerse más a otro modelo impositivo que a un modelo liberador. La contradicción que los principios ilustrados y modernos mostraron desde su nacimiento, alcanzaba su punto de exaltación en esta época, tras la Segunda Guerra Mundial la filosofía de la Ilustración comenzó a ser negada y cuestionada lo cual implicaba al mismo tiempo una negación de los principios modernos y modernistas (Choay, 1992).

A raíz de esta base teórica las propuestas urbanas de este grupo se tradujeron principalmente en la búsqueda de un modelo unitario y funcional diseñado de una forma racional y definida a través de una serie de reglas generales. Algunas de estas reglas promovían la fragmentación del espacio agrupando así usos y funciones, comunicados por extensas vías de comunicación las cuales funcionaban de forma independiente a las edificaciones, esta fragmentación funcional del espacio debería tener a la vez una planificación rigurosa y definida a nivel general, con esta fragmentación funcional los autores modernos respondían a los objetivos primordiales de eficiencia y salubridad. Según Françoise Choay (1992), las expresiones de este modelo se dieron con fuerza

especialmente tras el final de la Primera Guerra Mundial, la destrucción provocada por esta ofreció una buena oportunidad a los urbanistas para probar la implementación práctica de estas nuevas teorías. Es en este momento cuando surgen en los Países Bajos, Alemania y Rusia los primeros autores relevantes del urbanismo progresista moderno, entre los que se destaca Walter Gropius y la Bauhaus.

En 1928 los autores más influyentes se agruparon en torno a un movimiento global conocido como C.I.A.M. y publicarán posteriormente en 1933 la Carta de Atenas, en la cual se encuentra el pensamiento doctrinario que caracteriza al movimiento moderno y también al modelo progresista. Le Corbusier es el autor más influyente y representativo de los C.I.A.M y de la promoción de la Carta de Atenas, la cual establecía las necesidades universales del hombre moderno, creando así cuatro pilares sobre los que se debe desarrollar el urbanismo, estas se corresponden a las funciones de habitar, trabajar, desplazarse y cultivar cuerpo y espíritu. En cuanto al concepto de salubridad, este terminó por materializarse en propuestas concretas que llenaban la ciudad de espacios verdes y vacíos, además de fomentar las densificaciones en altura rodeadas de espacio verde ante los tejidos urbanos históricos, en los cuales el movimiento moderno veía falta de salubridad y de condiciones para la vida contemporánea, llevando a estos autores a mostrar un reconocido rechazo hacia estos tejidos y proponiendo substituirlos por el nuevo modelo (Choay, 1992).

Los tejidos urbanos históricos carecían de condiciones para la circulación del automóvil y su morfología estrecha y orgánica no favorecía la ansiada condición de salubridad ni tampoco la eficiencia, por lo tanto según Le Corbusier estaría fuera de lugar sentir sentimentalismo o nostalgia por las formas del pasado, de hecho afirmaba la necesidad de renovar estas zonas de la ciudad y adaptarlas así a las necesidades contemporáneas, al mismo tiempo reconocían el valor de los monumentos por su función simbólica y museológica, como testigo de un pasado que había quedado atrás.

Para afrontar la construcción de la ciudad industrial del s. XX y también las renovaciones urbanas, los autores modernos están influenciados por el cubismo y el purismo propios de la vanguardia y defensores de la simplicidad y la austeridad formal. La aplicación de estas vanguardias en la arquitectura fue desarrollada por la Bauhaus la cual propuso modelos tipo de construcción adaptados al proceso de producción industrial, consiguiendo una gran eficiencia en cuanto a los costes, y respondiendo a las necesidades fundamentales que proponía la Carta de Atenas sobre el hombre tipo. El planeamiento urbano del Movimiento Moderno no tardó demasiado en recibir duras críticas, ya que en muchas ocasiones abogó por la destrucción de zonas degradadas o afectadas por la guerra para la posterior construcción de proyectos caracterizados por el funcionalismo racional extremo, y que terminaron por dar un resultado contradictorio, generando novedosos e inéditos problemas, pero sin resolver los problemas de partida al menos en su totalidad. A mediados del siglo XX, en las grandes ciudades metropolitanas, los proyectos de renovación urbana de posguerra se traducían según Lees, Slater y Wyly (2008) en la demolición de barrios pre-existentes para construir viviendas modernas y vías de comunicación.

- URBANISMO CULTURALISTA.

Las principales influencias del urbanismo culturalista vienen principalmente de las escuelas austríacas y alemana, especialmente de autores como Camillo Sitte, Raymond Unwin o Ebenezer Howard. La influencia de estas escuelas empieza a ser palpable antes incluso de la aparición del urbanismo en cuestión como se le conoce en el modelo del urbanismo progresista, a partir de finales de siglo XIX se viene desarrollando la producción teórica de los urbanistas culturalistas, como ejemplo es posible citar la publicación *Der Stadtebau* por parte de Camillo Sitte en 1889. El modelo culturalista de este período se caracteriza por la crítica y el rechazo del modelo progresista, alimentándose de una posición nostálgica ante los beneficios de la ciudad tradicional.

Existen dos tendencias dentro de los autores de este período, por un lado están los que tienen una postura de continuidad con el aspecto político del pre-urbanismo culturalista y por otro lado los autores que tienen una visión despolitizada y centran su atención en los aspectos estéticos de la ciudad tradicional. Ambas tendencias confluyen en principios básicos como la concepción cultural de la ciudad o la prioridad de la totalidad ante el individualismo.

Entre los autores con una tendencia más politizada destaca Ebenezer Howard pionero de la ciudad jardín, Howard defendía limitar poblacionalmente las ciudades, estableciendo un límite entre treinta mil y cincuenta y ocho mil habitantes tal y como apunta Choay (1992). Como las ciudades jardín no podían extenderse sobre el territorio ante esta limitación poblacional, la propuesta de Howard era la creación de nuevas ciudades jardín distribuidas por el territorio. La preocupación más significativa de este autor estaba influenciada por factores políticos y sociológicos, Howard mostraba especial preocupación por el equilibrio de clases y la distribución del trabajo dentro de la ciudad.

Autores como Ebenezer Howard o Patrick Geddes abogaron por la capacidad del planeamiento para resolver de forma racional los problemas distributivos y sociales de las ciudades, ya a finales del siglo XIX y principios del XX. La tesis principal de Geddes era que el urbanismo no debería ser una ciencia reservada solo a arquitectos y urbanistas, si no que en ella deberían participar una amplia gama de profesionales como economistas, historiadores, sociólogos, psicólogos, es decir equipos heterogéneos. Con esto Geddes pretendía abarcar en el proceso de planeamiento, la mayor parte de la realidad que fuese posible. A pesar de todo, el autor aceptaba la renovación y el desarrollo sobre el pasado y no defendía la copia de tipologías extraídas de otras épocas como solución a los problemas que el urbanismo contemporáneo debería afrontar. Este hecho hace que su postura se aproxime en cierto modo al modelo progresista, quedando en una postura intermedia, aunque lo que caracteriza a Geddes es sobre todo la preocupación por la metodología a seguir en el proceso de planeamiento más que por el fondo teórico que se debería aplicar al modelo, defendiendo la integración de multitud de profesionales en el proceso y también la utilización de cuestionarios, por este motivo está encuadrado en este análisis como autor culturalista, ya que mostraba

una gran preocupación por la cuestión social y cultural para el desarrollo urbanístico de la ciudad (Choay, 1992).

La atención de los autores que centraron su pensamiento en aspectos estéticos, estaba centrada sobre todo en conceptos arqueológicos e históricos, buscando en la ciudad tradicional la fuente del diseño urbano deseado, se puede definir a Camillo Sitte y Raymond Unwin como referencias fundamentales de este grupo. Según Choay (1992), la preocupación urbana más representativa de estos autores se centra en dotar de particularidad e identidad el espacio urbano, también trabajaban con el concepto de ciudad jardín promovido por Howard. Para ellos las propuestas de diseño urbano se basaban en análisis históricos hasta la época del Renacimiento italiano, punto donde consideraban que el planeamiento urbano había comenzado a desvirtuar el modelo tradicional. Camillo Sitte prestaba especial atención a la relación entre espacio público y privado, vías de comunicación y monumentos. Tras analizar detenidamente numerosos ejemplos de tejidos urbanos tradicionales, Sitte propone un orden espacial modelo abstracto, el cual se basaba en espacios cerrados y orgánicos similares a los modelos de las ciudades tradicionales, este espacio debe evitar la simetría y adoptarse de forma natural a las condicionantes del terreno aportando el mayor confort existencial posible a sus habitantes. El pensamiento de Sitte y Unwin está estrechamente relacionado con la visión puramente estética que tenían autores anteriores como Ruskin y Morris. Por lo tanto como característica principal de estos autores, muy criticados a su vez por autores progresistas, era la nostalgia de la forma urbana tradicional la cual se había desvirtuado progresivamente desde el Renacimiento italiano hasta el siglo XX.

- URBANISMO NATURALISTA.

El modelo naturalista nace en este período como respuesta a las contradicciones que mostraban los anteriores, se da especialmente en el ámbito americano y su referencia principal es F. L. Wright con su *Broadacre City*. Según Choay (1992) lo que proponían los seguidores del naturalismo era una mezcla de los modelos culturalista y progresista escogiendo los aspectos que consideraban positivos de ambos y al mismo tiempo mezclándolos con su teoría naturalista de ciudad esparcida por el territorio. Para los naturalistas el modelo progresista era alienante y materialista, mientras el culturalista estaba demasiado politizado. Para Wright, era fundamental reencontrar la relación entre el hombre y la naturaleza para contrarrestar el modelo de ciudad moderna alienada y mecanizada, al mismo tiempo la política no debería jugar un papel tan transcendental en el urbanismo como lo hacía en el modelo culturalista, apostando más por la democratización del espacio social y urbano, con democratizar Wright se refiere a la libertad de decisión de cada individuo en particular y no al conjunto. Todo este pensamiento se ve traducido en su propuesta formal, la cual pretendía convertir en un modelo aplicable a nivel mundial, la *Broadacre City*, en este modelo Wright plasmaba una ciudad esparcida sobre una amplia área de territorio en la cual cada persona tendría acceso a una vivienda unifamiliar en contacto con la naturaleza para poder así alcanzar una total realización, el sistema productivo se desenvolvería en este esquema difuso del

mismo modo que en la ciudad convencional, la diferencia serían las distancias a recorrer para desplazarse de un punto a otro, por este motivo Wright y el resto de autores naturalistas ponen una enorme atención en las infraestructuras viales y de comunicación, la construcción de carreteras, aeropuertos, etc., era fundamental para mantener la unidad de un conjunto ampliamente disperso, al mismo tiempo las infraestructuras de comunicación como televisión, teléfono, etc, cumplían el mismo cometido. Para cerrar este período se pueden resumir algunos aspectos esenciales, la armonía entre hombre y construcciones con la naturaleza, además de las vías de comunicación y las infraestructuras de información, formaban la principal preocupación de Wright para el desarrollo de su modelo, aunque este abarca muchas otras cuestiones.

2.1.4. PERIODO DE POSGUERRA.

En el año 1959, la reunión de Otterlo hace oficial la disolución de los CIAM, aunque esta se venía forjando desde la celebración del congreso CIAM X donde se ponía en evidencia la necesidad de una renovación generacional (Valdivia, 2004). Parte de la crítica al modelo y metodología modernos venía desde algunos miembros de los propios CIAM, los cuales destacaron la importancia de iniciar un proceso de revisión crítico, pero dando continuidad al concepto de renovación. Esto influirá en algunos autores posteriores que continúan otorgando en ciertos aspectos continuidad a la visión modernista, pero admitiendo al mismo tiempo la necesidad de renovación del modelo. Por otra parte el pensamiento ilustrado asociado al movimiento moderno y el propio modernismo serían puestos en duda por algunos autores influyentes en esta época, debido a las nefastas repercusiones sociales y urbanas que estos habían provocado, preparando así la llegada del posmodernismo.

La clasificación general hecha sobre el período anterior en este análisis tomará un poco más de profundidad, a partir de este momento los autores serán divididos por escuelas y dentro de la propia escuela se enumerará una serie de autores representativos que serán explicados de forma individual y asociados al modelo en que mejor se encuadren.

Tras la disolución de los CIAM, la producción teórica comienza a fragmentarse y se da inicio a un período con amplia variedad de posiciones y críticas que se desarrolla especialmente en la década de 1960, este período se amplía hasta el inicio del posmodernismo, en la década de 1970. Para facilitar la comprensión, este análisis agrupa a los autores en cinco escuelas; la escuela anglosajona, la escuela italiana, la escuela de Europa central, la escuela francesa y la escuela japonesa.

- LA ESCUELA ANGLOSAJONA.

En el ámbito de Inglaterra y Estados Unidos, existe una amplia producción teórica en el período de posguerra, con posturas divididas entre autores cercanos al urbanismo progresista, autores cercanos al urbanismo culturalista y otros modelos que surgen de la crítica hacia las anteriores. A su vez, cada autor se muestra comprometido con

objetivos particulares, algunos proponen nuevos modelos, otros la revisión crítica de los modelos existentes, también están los que realizan una crítica a modelos anteriores demostrando sus flaquezas, etc. En el análisis que nos ocupa, se pondrá el foco sobre algunos autores que son considerados fundamentales para entender el desarrollo del planeamiento urbano desde el período que abarca la posguerra hasta la etapa contemporánea.

Dentro del ámbito más cercano al modelo progresista de la escuela anglosajona, destacan autores como Buckminster Fuller o Yona Friedman, este último perteneciente a la escuela francófona pero ejerciendo mayor influencia en el ámbito anglosajón. Ellos otorgaron la base teórica necesaria para que el grupo Archigram, con Peter Cook como autor más representativo, surgiera posteriormente en la etapa de posguerra. Estos autores se caracterizan según Simões (2010) por su actitud progresista y futurista, sus propuestas se movieron en el ámbito utópico, lo que sirvió de inspiración para autores posteriores, y estaban basadas en la utilización de los avances científicos y tecnológicos para crear un modelo nuevo y revolucionario, con conceptos hasta el momento nunca experimentados como por ejemplo la arquitectura móvil.

El grupo de arquitectos conocido como Team X, tiene como referente al matrimonio Smithson por su producción teórica, fundamentada en la búsqueda de los verdaderos valores de la ciudad. Algunos de los arquitectos del Team X participaron en los últimos congresos de los CIAM, entre 1953 y 1956, y promovieron la necesidad de iniciar un proceso de renovación crítico. El Team X, especialmente los Smithson, comenzaron a separarse de la visión progresista propia del movimiento moderno y a acercarse al culturalismo. Los autores se opusieron según Simões (2010) a las cuatro categorías funcionalistas de la Carta de Atenas, contraponiéndolas con conceptos como las relaciones sociales entre vecindad, el sentimiento de pertenencia, el valor y las funciones subjetivas de las calles, mostrando una visión más cercana al existencialismo, y claramente crítica con el funcionalismo mecanicista moderno.

En el caso de Kevin Lynch, el objetivo es precisar la metodología en el ámbito del diseño urbano. Su texto más representativo de esta época es *The Image of the City* de 1960, en cual el autor pretendía según Valdivia (2004), “identificar las características de la imagen de la ciudad que la dotan de legibilidad, con especial referencia a las metrópolis americanas.” (p. 27). Sin embargo, el texto fue entendido más como una crítica al elevado carácter formal del urbanismo moderno que como un simple análisis característico.

Según Lynch, el diseño urbano o city-design conformaba una ciencia diferenciada de la arquitectura. Esto no implica que separe necesariamente la arquitectura del diseño urbano, si no que concibe la ciudad como un hecho concreto y sincrético que envuelve una serie de fenómenos al mismo tiempo. Ante este concepto, el diseño de la ciudad debe ser afrontado por una ciencia sincrética que tenga en cuenta múltiples ámbitos como el planeamiento, la arquitectura, el diseño formal de la ciudad, la sociología, la economía, la historia, la identidad, etc. Se observa en Kevin Lynch una clara influencia estructuralista, siendo uno de los primeros autores en emplear esta filosofía en el

análisis y el planeamiento urbano de la escuela anglosajona de posguerra. Lynch que reivindica la complejidad del fenómeno urbano ante la visión simplista de los autores progresistas, se sitúa más próximo del pensamiento culturalista que del progresista (Simões, 2010).

Respectivamente a la forma visual de la ciudad a la que Lynch denomina imagen de la ciudad, son identificados cinco elementos que deberían ser tenidos en cuenta para la comprensión de la forma visual urbana, las vías, los límites, los barrios, los puntos de intersección, y los puntos de referencia. A través de la inter-relación de estos cinco conceptos, sería posible formar imágenes o conjuntos de imágenes que a su vez den forma a la imagen de la ciudad. Lynch también propone un método para facilitar la estructuración e identificación del fenómeno urbano; según el autor, los cinco elementos que conforman la forma visual urbana deberían ser orientados y realizados con base en determinados principios de diseño: singularidad, simplicidad de forma, continuidad, predominancia, clareza de uniones, diferenciación direccional, alcance visual, consciencia de movimiento, series temporales, nombres y significados. Con esto se lograría que el ambiente urbano pudiese tener una forma perceptible (Lynch, 1960).

La mayor preocupación de este autor era la forma de la ciudad en relación a como esta era percibida por el ciudadano, así como otros autores se preocuparon solo por aspectos formales, sociológicos o políticos en períodos anteriores, el mérito de Lynch radicaba precisamente en intentar abordar esta problemática plural a través de la forma, poniendo atención en multitud de factores pero al mismo tiempo dedicando su esfuerzo a relacionar estos factores con los hechos formales concretos que dotaban de legibilidad a la ciudad.

Jane Jacobs publica *The Death and Life of Great American Cities* en 1961 como respuesta a una operación de renovación urbana que se pretendía llevar a cabo sobre el barrio en el que vivía, en el centro de Nueva York. Jacobs (1961) destaca la importancia de la calle, la densidad urbana o la mezcla de usos y funciones, anteponiéndolas a las zonas verdes y los parques, la zonificación, las ciudades-jardín, las bajas densidades, los centros cívicos o culturales, etc. La tesis fundamental de Jacobs contempla la calle como base de la organización urbanística tradicional y del sentimiento comunitario.

El texto de Jacobs terminó por convertirse en uno de los ejemplos más representativos de lo que Choay (1992) denomina higiene mental, esta se desarrolla principalmente en Estados Unidos, a través de la crítica ejercida hacia el urbanismo Moderno, por una serie de autores que no eran arquitectos ni urbanistas y de los cuales Jacobs es el ejemplo más representativo, la crítica de Jacobs estaba relacionada más concretamente con las intervenciones de renovación en centros urbanos tradicionales, los cuales eran derribados en gran parte para ser reconstruidos, o sometidos a procesos de renovación que afectaban a su estructura socio-económica y espacial terminando por destruirla, ante estas situaciones Jacobs reivindica el valor de las características socio-espaciales de la ciudad tradicional y critica duramente las intervenciones progresistas en estos locales.

En el Reino Unido, Theo Crosby escribe *Architecture: City Sense* en 1966 y *The Necessity of Monuments* en 1970, obras en las cuales desarrolla una teoría de carácter culturalista basada en la crítica al desarrollo urbano promovido por el Movimiento Moderno, en la línea de Jane Jacobs. Una de las principales preocupaciones de Crosby radicaba en la importancia que las vías de comunicación habían adquirido frente a la constante degradación que estaba sufriendo el espacio habitacional. Según Simões (2010) la tesis que Crosby defiende en sus dos primeras obras explica el Movimiento Moderno como “una adaptación de la teoría arquitectónica a las necesidades de la tecnología” (p. 177).

Tras sus dos primeras obras, Theo Crosby escribe *Diez normas para los planificadores* en 1971, donde recomienda una serie de actitudes a tomar a la hora de afrontar el diseño urbano. Evidentemente estas actitudes tienen un claro carácter culturalista, las más importantes según Simões (2010) serían la aceptación del pasado como elemento de contraste antagonista del productivismo propio de la sociedad moderna, el abandono de los criterios económicos a favor de la participación ciudadana, el abandono de criterios de diseño urbano propios del moderno como los espacios verdes, promover a los pequeños promotores e inversores, evitar los elementos urbanos que puedan crear conflictos con su envolvente, como grandes edificios en altura y fachadas demasiado extensas, además de comprometer al planeador con su propia obra.

En el ámbito del Reino Unido, Bill Hillier desarrolla de forma posterior el *space syntax*, en colaboración con otros autores. La obra principal en la que desarrolla este concepto es *The social logic of space* (Hanson & Hillier, 1984). El *space syntax* es una herramienta que permite expresar gráfica y cuantitativamente, determinadas variables correspondientes a la estructuración espacial de los entornos arquitectónicos y a la fenomenología abstracta que de ellos se puede extraer. Con la aplicación y desarrollo de esta herramienta, Hanson y Hillier (1984) demuestran como el espacio urbano puede ser percibido de forma jerárquica o topológica, con las implicaciones que esto conlleva a la hora de entender y crear estrategias urbanísticas, al mismo tiempo el *space syntax* facilita la identificación de patrones y soluciones asociados al desplazamiento, el grado de integración o segregación de un espacio determinado y su funcionalidad asociada. La teoría desarrollada por Hillier, es la culminación práctica y científica de las reivindicaciones sobre el valor intrínseco existente en los diferentes modelos a los que se puede asociar el espacio urbano desde el punto de vista espacial, social y funcional, las cuales comenzaron en la posguerra como se ha citado en puntos anteriores.

Las características principales del pensamiento de estos autores tienen cierta relación con el pensamiento culturalista, cabe destacar en ellos la defensa de la ciudad tradicional y de la unión social entre individuos de una comunidad, lo cual para los defensores del higienismo mental aportaba mayores beneficios en relación a la salud física y mental que los supuestos barrios higienizados propuestos por los modernos. A través de determinados estudios quedó demostrado según Simões (2010) que los núcleos tradicionales por ejemplo en Boston, registraban tasas menores de mortalidad infantil, trastornos psicológicos, delincuencia e incluso tuberculosis, por lo tanto la designación de zona insalubre quedaba en entredicho. Otro aspecto fundamental de

estos pensadores era la idea de implicar a los ciudadanos en los procesos de planeamiento, precisamente para evitar la imposición de modelos que situasen al individuo en la posición de objeto susceptible de ser organizado por un modelo racional que no tenía en cuenta aspectos como la unión comunitaria o las relaciones vecinales. La aportación más significativa de este grupo es la llamada de atención hacia la dimensión real que debería ser tomada en cuenta en los procesos de desarrollo urbano.

- LA ESCUELA ITALIANA.

El debate arquitectónico en la etapa de posguerra italiana tenía un contexto similar al de la escuela anglosajona, tanto por la crítica a la arquitectura y urbanismo modernos como por la búsqueda de la renovación metodológica y del modelo. Los autores serán divididos en tres grupos, siendo el tercero de ellos el que aglutina posturas intermedias entre los dos primeros, y también el más representativo de la escuela italiana.

En el primer grupo estarían autores como Bruno Zevi, Argan, Benevolo, Gregotti, Cannigia y Muratori, los cuales tienen una visión estructuralista y espacial de la ciudad, dando mayor importancia al territorio y al ambiente que a la arquitectura. El segundo grupo estará compuesto por Samonà, Quaroni y Rogers, estos defienden la tradición racionalista y consideran la arquitectura como elemento primordial por encima del planeamiento territorial. Entre ambos grupos existe un grupo de autores que desarrollan una postura intermedia, algunos de ellos son Rossi, Aymonino, Grassi y Tafuri.

- PRIMER GRUPO DE AUTORES ITALIANOS.

Este grupo de autores se caracteriza por su cercanía al pensamiento culturalista, al igual que algunos autores anglosajones, la preocupación y valorización de la ciudad tradicional comienza a ser frecuente en el pensamiento de los teóricos de posguerra. La gran cantidad de operaciones urbanas llevadas a cabo durante el período moderno, habían dejado en evidencia la falta de consistencia de sus propuestas en el ámbito real.

Este primer grupo se caracteriza por defender el empleo del planeamiento o plan estratégico para abordar las operaciones urbanas a una escala de ambiente, separado por lo tanto en cierta medida de la arquitectura. El período de posguerra se caracteriza por la crítica visible en la mayoría de autores hacia el Movimiento Moderno, en la escuela italiana también se observa esta línea general pero existe variedad de pensamiento entre autores del mismo grupo.

El pensamiento de Bruno Zevi tiene como característica principal, según Simões (2010), la crítica a la visión moderna racional y mecanicista, aunque lejos de buscar la renovación total del modelo, apoya junto a otros autores la teoría de que el funcionalismo al cual debe atender la arquitectura, tiene un significado más allá de la técnica y la utilidad, incluye también la propia psicología humana. Este grupo de autores

podrían ser considerados culturalistas, ya que su visión de la realidad está próxima al humanismo y al organicismo, a diferencia del modelo moderno. A pesar de que su visión sobre la realidad tenía en cuenta otros factores asociados a su postura humanista, Zevi no criticaba el empleo de instrumentos propios del Movimiento Moderno como la planta libre o su asumido pos-funcionalismo.

La visión culturalista de Giulio Carlo Argan está fundamentada en una crítica histórica a la arquitectura moderna, la cual según el autor, obedece solo a la productividad industrial. Esta concepción moderna de la arquitectura lleva a una ruptura con la identidad, para dar respuesta a este problema, Argan propone analizar las formas arquitectónicas siempre refiriéndose a tipos que se manifiestan con el análisis histórico, este sería el mejor método para encontrar la verdadera identidad de la arquitectura. Este autor pone de nuevo en cuestión, con influencia de Quatremère de Quincy, la cuestión de la tipología como elemento de análisis urbano como narra Simões (2010), en sintonía con el pensamiento estructuralista el cual estaría presente en gran cantidad de autores de la posguerra y del posmodernismo.

Argan reflexiona sobre la cuestión de planeamiento y arquitectura, para el autor la arquitectura se encuentra en un momento de gran decadencia del cual difícilmente se podría recuperar, partiendo de esta visión, decide apoyar primordialmente las acciones de conservación, especialmente de ambientes urbanos históricos, y opta por la herramienta del plan para llevar a cabo este objetivo preventivo. Con esta propuesta Argan pone en cuestión el empleo de planes a una escala intermedia que posteriormente se popularizaría ante los planes generalistas que intentaban aglutinar toda la realidad a una amplia escala (Simões, 2010).

Las teorías arquitectónicas de Leonardo Benevolo estuvieron muy influenciadas por su formación como historiador. Según Simões (2010), Benevolo entendía que la historia evolutiva se correspondía a un proceso histórico el cual llevaba hacia un final favorable. Al igual que la evolución histórica está relacionada con la evolución socio-económica, la arquitectura también debería estarlo, para lograr este objetivo el autor propone unir la arquitectura a las fuerzas políticas. El enfoque marxista y positivista de Benevolo lo sitúa claramente en la corriente culturalista, con una amplia defensa del planeamiento en la defensa de los centros históricos. La opción por el planeamiento como solución es justificada por el autor con el argumento de que es necesario encuadrar todas las reformas sectoriales que correspondan a la arquitectura, la política, la sociología o la economía, en una solución de nivel general, es decir, todos los ámbitos que para Benevolo debería tratar la arquitectura, serían gestionados y organizados por el plano general, la diferencia con el modelo moderno es la metodología estructuralista que se llevaría a cabo para desarrollar este plano, incluyendo aportaciones de especialistas variados para poder así abordar la realidad de una forma fragmentada y con mayor conocimiento de causa. Las teorías de Benevolo fueron criticadas por otros autores italianos por pretender que la arquitectura se formase respectivamente a otras disciplinas que estaban al margen, impidiendo así la formación de una ciencia propia e independiente.

En el caso de Gregotti, su visión de la realidad era progresista, pero el respeto que procesaba a la arquitectura histórica pretendiendo fundamentar el funcionalismo en esta misma hace que también tenga un claro acercamiento hacia el punto de vista culturalista. Las influencias más notables que se observan en la obra de Gregotti son de carácter estructuralista, y el punto fundamental que defiende es la especificidad de la arquitectura como ciencia. Según Simões (2010) para realizar un análisis urbano satisfactorio, el autor consideraba necesario prestar atención a matices tan concretos como los materiales, el territorio, la arquitectura, la historia, la tipología, el uso y el significado. Respectivamente a la historia, Gregotti afirmaba que esta era subjetiva, y por lo tanto no era válida para sustentar los principios de una arquitectura contemporánea, pasando a considerar la historia reciente del periodo moderno como la única etapa histórica que se mantenía de actualidad y siendo a través de esta que la arquitectura de la época se debería fundamentar. Esta concepción del período histórico moderno sitúa al autor dentro de una corriente de pensadores que defendían la renovación del modelo y de la metodología modernas, pero no su entera substitución. A pesar de la consciencia y respeto de Gregotti por los ambientes históricos, para el solo representaban una imagen de tradiciones ya inexistentes, su enfoque teórico se centraba especialmente en la renovación epistemológica de los ideales modernos y no en la defensa de la ciudad histórica.

El pensamiento de Caniggia está en sintonía con el de otros autores italianos en cuanto a la defensa que promueve sobre el entorno urbano. El autor propone el planeamiento como una herramienta para defender el ambiente y el territorio de los ataques que las clases dominantes y las estructuras complejas que se sobrepusieran a las estructuras naturales, amenazando la capacidad que estas tenían para soportar este tipo de agresiones. Cuando Caniggia propone el planeamiento para defender el ambiente ante las clases sociales dominantes y las estructuras complejas, se refiere concretamente a defender lo que él denomina organismos territoriales dotados de operatividad, los cuales forman en conjunto el tejido urbano. La unidad principal de análisis y que compone estos organismos territoriales es la tipología, la cual surge según Caniggia de las relaciones entre el ambiente, la obra del individuo y las influencias de la colectividad. Por lo tanto el enfoque del autor ante el análisis urbano es estructuralista y organicista, ya que propone el estudio del ambiente dividido en elementos compositivos, entre los que se encuentran tejidos urbanos, organismos territoriales y tipología. Para realizar un análisis urbano correcto deberían ser profundamente estudiados estos aspectos.

Saverio Muratori es el mentor de Gianfranco Caniggia, por lo tanto influye en todo su pensamiento, según Simões (2010), Muratori es el autor que representa el punto de unión entre los dos primeros grandes grupos de autores italianos en esta época. Su pensamiento se caracteriza por la crítica a la arquitectura y al urbanismo moderno, y por la importancia que le da al análisis tipológico como herramienta pragmática de análisis urbano, entendiendo el urbanismo por lo tanto como una ciencia independiente. Muratori aborda sus análisis urbanos teniendo en cuenta la relación entre tipología y morfología urbana, considerándolas como una sola realidad, escapando así de otras visiones que tendían a separar el planeamiento urbano de la

arquitectura. Otro aspecto importante es su apuesta por la arquitectura clásica adaptándola a los tiempos contemporáneos, Muratori acepta el carácter funcional inherente a la propia arquitectura y la relación que esta funcionalidad tiene con la morfología históricamente, pero critica la forma que tuvieron de entender este concepto los arquitectos modernos.

- SEGUNDO GRUPO DE AUTORES ITALIANOS.

Este segundo grupo de autores se caracteriza principalmente por dar prioridad a la arquitectura para conducir el planeamiento y el desarrollo urbano de barrios y ciudades. El urbanismo debería ser guiado de nuevo por la sensibilidad de los arquitectos y alejarse de influencias políticas, sociológicas, económicas, etc. En algunos autores más que en otros, se puede observar una tendencia casi historicista, buscando en la ciudad del pasado las soluciones para aplicar en la ciudad del presente.

El primer autor de este segundo grupo, Giuseppe Samoná, tiene una visión unitaria de urbanismo y arquitectura, defiende las intervenciones sobre tejidos históricos de los cuales toma el París de Haussman como un ejemplo. Fue un defensor de las ventajas que ofrece el urbanismo y la arquitectura de las grandes ciudades, al mismo tiempo proponía abordar el urbanismo desde el punto de vista esencialmente arquitectónico, criticando los modelos en los que la política jugaba un papel fundamental. En resumen, Samoná tiene en cuenta las virtudes que tienen los tejidos populares de las ciudades, al mismo tiempo propone mejorarlos manteniendo su esencia, pero abordando la problemática desde una óptica principalmente progresista.

Ludovico Quaroni destaca especialmente por ser el mentor de autores como Aldo Rossi los cuales tendrían un gran peso en la escuela italiana posmoderna, su pensamiento expuesto por Simões (2010) coincide con el de Samoná en cuanto la necesidad de realizar el desarrollo urbanismo desde la arquitectura, aunque discrepa en otros aspectos. Quaroni critica el carácter abstracto y poco preocupado por el aspecto estético que empleaban los métodos de los procesos de planeamiento o planning, y propone recuperar las bases fundamentales de la ciudad del pasado para aplicarlas a la etapa contemporánea. En este aspecto el autor defiende la utilización del método unitario con el cual el arquitecto debe dar respuesta a las tres categorías de la triada vitruviana, desaparecida de los procesos metodológicos durante la etapa moderna, aplicando este método la arquitectura podría ser comprendida de forma global, y esta sería la labor de los arquitectos. Quaroni por lo tanto representa una postura próxima al historicismo y a la nostalgia por la ciudad del pasado, pero lo fundamental en su teoría es la afirmación de que el desarrollo urbano corresponde a los arquitectos y a la arquitectura.

El último autor de este segundo grupo de la escuela italiana de posguerra es Ernesto N. Rogers, el cuál defiende una visión histórica del proceso evolutivo de la arquitectura según Simões (2010), en la cual se incluye también la arquitectura moderna. La idea principal de Rogers es la importancia que atribuye a la experiencia por encima de la

teoría, entendiendo esta como la traducción de experiencias sobre las cuales se debe reflexionar, pero no dogmatizar, esta reflexión sitúa al autor en un punto intermedio entre culturalismo y progresismo, ya que no critica ninguno de los modelos si no que los considera parte del proceso evolutivo, el cual debe servir para reflexionar y no para dogmatizar.

- TERCER GRUPO DE AUTORES ITALIANOS: LA TENDENZA.

La influencia de los autores italianos citados en los dos primeros grupos está visible en este grupo de teóricos conocidos como La Tendenza, en parte por la atención que prestan a la arquitectura como ciencia autónoma y también por la atención que prestan a aspectos sociales. La tendencia tuvo una gran influencia en la teoría arquitectónica y urbanística a nivel global en el período de posguerra y posteriormente en el posmoderno. Se puede destacar de este grupo de autores la importancia que atribuyen a la metodología de análisis y también la defensa de la arquitectura como ciencia independiente y autónoma, conocido con el nombre de neo-racionalismo.

Los componentes de este grupo según Simões (2010), son Aldo Rossi, Carlo Aymonino, Giorgio Grassi y Manfredo Tafuri. El pensamiento de la tendencia nace en la etapa de posguerra, con el objetivo de construir un medio socialmente equilibrado para los ciudadanos a través de la ciencia urbana, a pesar de esta primera etapa con ciertos matices casi utópicos, sus autores continuaron desarrollando sus teorías en la etapa posmoderna por caminos menos politizados.

El primer autor abordado es Aldo Rossi, este entiende la arquitectura como algo inherente a la propia condición humana e influenciada por aspectos estéticos y cognitivos. La historia de la arquitectura sería por lo tanto la historia de lo que Rossi denomina hechos urbanos, compuestos por formas tipológicas relacionadas a su vez con el locus del lugar y con aspectos incluso más intangibles, estos pequeños matices son los que dotan de sentido al hecho urbano. La visión de Rossi tiene aspectos claramente influenciados por el estructuralismo, ya que propone un método de proyecto basado en el estudio de las tipologías que a su vez forman los hechos orgánicos, es decir la arquitectura es a los hechos urbanos lo mismo que una pared o una ventana lo es a la arquitectura, son elementos independientes que conforman la realidad arquitectónica, del mismo modo que las letras componen las palabras y las palabras componen frases. La tipología se convierte por lo tanto en la principal herramienta de análisis urbano, ya que se puede observar a través de ella una realidad más profunda relacionada con la identidad o el locus del lugar. El autor señala también que se debe prestar atención a otros aspectos que influyen en los hechos urbanos como los factores sociales, políticos o económicos, y los cuales son también necesarios para realizar una correcta interpretación del lugar.

Relativamente a la relación entre arquitectura y planeamiento urbano, la postura de Rossi en *La Arquitectura de la Ciudad* es clara, todo es arquitectura, ya que la ciudad no es más que un conjunto de arquitecturas, o una arquitectura de mayores dimensiones

como el mismo Rossi (2001) afirma. Este autor utiliza la ciencia urbana, basada en la teoría arquitectónica, como elemento capaz de estudiar los hechos urbanos, y con el objetivo de encontrar las reglas que los conforman. Principalmente hay tres puntos en los que el autor pone especial atención:

- 1- La ciudad es una construcción en el tiempo y en el espacio, por lo tanto es una arquitectura en sí misma compuesta de construcciones y monumentos.
- 2- Entre todos los elementos que componen la arquitectura de la ciudad, existen unos que merecen una mayor atención, estos son los elementos primarios, puntos especialmente diferenciados del resto por su locus o identidad donde la percepción de la memoria colectiva es mayor, los monumentos entrarían normalmente en esta categoría.
- 3- La arquitectura es una ciencia autónoma, la cual compone desde los edificios y el espacio que los rodea hasta el propio ambiente urbano en general, que no es mas que aquello que la arquitectura va progresivamente creando. Esta afirmación evidencia el distanciamiento de Rossi con aquellos autores cuyo germen se encuentra en la escuela anglo-sajona, que defendían una vision de ambiente y arquitectura como ciencias independientes, privilegiando el planeamiento como procedimiento de diseño del ambiente y la arquitectura como metodo de diseño de las construcciones a una menor escala.

A modo de resumen general, Aldo Rossi puede ser enmarcado en la corriente de pensamiento culturalista, por su defensa del significado de la arquitectura y su visión científica de la misma con el objetivo de abordar la mayor parte posible de la realidad, teniendo al mismo tiempo en cuenta aspectos intangibles que también la conforman. Rossi es uno de los primeros autores en experimentar el proyecto urbano, el cual no se ocupaba de la totalidad urbana como el plan general si no que trabajaba con una zona delimitada. Esta aproximación a media escala permitía que las herramientas de análisis que utilizaba la ciencia urbana actuaran correctamente y no de forma homogenizadora, el paso del plan general al proyecto urbano es una de las características principales del urbanismo posmoderno, y sus antecedentes son localizados en determinados autores de este período tanto en la escuela italiana como en la anglosajona.

Carlo Aymonimo se desmarca de la teoría que Rossi proponía, poniendo en duda el carácter pragmático de la ciencia urbana, el defiende la naturaleza discontinua en el aspecto tipo-morfológico de las ciudades y niega que se puedan establecer relaciones entre análisis y proyecto. Por lo tanto la tipología para Aymonimo sirve para analizar y comprender la morfología urbana pero no debe ser reproducida (Simões, 2010).

Este autor realiza una crítica respecto a la inclusión política en factores que determinan la arquitectura de la ciudad, también defiende la separación entre arquitectura y

planeamiento, el objetivo de la arquitectura sería dar forma y significado a las ciudades al contrario del planeamiento que debería limitarse a los aspectos meramente funcionales. El autor defiende la importancia del monumento en las zonas de la ciudad consolidadas, y propone actuar sobre las zonas más afectadas por la discontinuidad provocada por las propuestas modernas. Para llevar a cabo estas actuaciones propone la construcción de grandes estructuras que actúan como puntos de referencia, al igual que los monumentos, con el objetivo de fomentar el significado y el desenvolvimiento de estas zonas incompletas.

El tercer autor que ocupa esta sección es Giorgio Grassi, junto a Aldo Rossi ambos comparten una visión similar sobre la ciencia urbana, considerando necesario que esta estuviese dotada de normas y principios propios, aplicables en la arquitectura a nivel global. Al igual que Rossi, el pensamiento de Grassi es estructuralista y tiende a centrar su atención en los aspectos sintácticos que componen la arquitectura, y los cuales pueden ser registrados para posteriormente ser empleados en los métodos de análisis y proyecto. El autor defiende también el empleo de la construcción lógica presente desde tiempos remotos en la historia de la arquitectura, para la construcción de estos aspectos sintácticos, es decir, defiende el carácter racional propio del clasicismo como método a seguir aplicando en la actualidad para la construcción de los aspectos sintácticos (Simões, 2010).

En resumen Grassi percibe la arquitectura a través del tiempo como si de un idioma se tratase, llegando a afirmar que en su época el estado de este idioma era el de una lengua muerta, y poniéndose como meta la recuperación de esa sintaxis para construir así una teoría general de la arquitectura; el pensamiento del autor se sitúa dentro de la corriente culturalista italiana por su posición nostálgica hacia la arquitectura tradicional.

Manfredo Tafuri historiador y crítico italiano, fue un arduo defensor de la arquitectura ante los procesos que anteponían el ambiente u otros factores, según Simões (2010) para Tafuri es necesario reflexionar sobre la época dorada del humanismo italiano del siglo XV donde se puede encontrar el verdadero fundamento de la arquitectura.

Además de intentar fundamentar la verdadera naturaleza de la arquitectura y el arquitecto, Tafuri realiza una incansable crítica a la Arquitectura Moderna, definiéndola como al servicio del ciclo predominante, ya sea industrial, tecnológico, productivo, etc. Al mismo tiempo critica los instrumentos que el moderno utiliza para someter la arquitectura, como son el sistema o el plano, siempre al servicio del Estado. Su crítica a la evolución sucedida en la arquitectura durante el período moderno sitúa la posición de Tafuri dentro del marco culturalista, también tiene algunos aspectos progresistas cuando afirma que no se debe mitificar el pasado conservándolo sin que sufra alteración alguna, y aboga por desmontar los mitos de la arquitectura.

- LA ESCUELA DE EUROPA CENTRAL.

Los autores de esta escuela destacan principalmente por llamar la atención hacia otros aspectos a tener en cuenta a la hora de planear el desarrollo urbano, se centran sobre todo en realizar una crítica al método y al modelo moderno, pero no realizan una propuesta firme como se puede observar por ejemplo en la escuela italiana. Su obra tiene más influencia en la renovación de la metodología a aplicar que en la creación de un modelo alternativo propiamente dicho. Según Simões (2010) destacan en este grupo de autores Aldo Van Eyck, Christopher Alexander y Bernard Rudofsky.

Van Eyck fue un teórico holandés, vivió en Londres durante algún tiempo llegando a ser miembro de los CIAM y también uno de los fundadores del Team X. Este grupo de autores criticaron el funcionalismo racional característico de la arquitectura moderna y propuso una aproximación más humanista a la problemática del desarrollo urbano, tratando de profundizar en aspectos intangibles y relacionados con la identidad más que en los aspectos estrictamente funcionales como proponía la Carta de Atenas. La corriente culturalista comenzó a ganar de nuevo importancia gracias a la aportación de estos autores entre otros, ya que empezaron a llamar la atención de la disciplina hacia aspectos que intentaban abarcar un mayor prisma de la realidad.

Christopher Alexander es un teórico y arquitecto austriaco, los principios básicos de su pensamiento arquitectónico están marcados por la intención de llevar a cabo una renovación metodológica del modelo progresista, además el autor deja constancia de su crítica hacia el pensamiento nostálgico e historicista que caracteriza a los culturalistas. Alexander (1979) reclama atención en la observación analítica de las relaciones que existen entre la función del objeto y su ajuste a las necesidades reales a las que debe dar respuesta, es decir la funcionalidad al servicio de los utilizadores de la ciudad. También presta atención a los fenómenos de autoconstrucción, ya que para Alexander los usuarios de un espacio saben más sobre sus necesidades que los arquitectos, y por ese motivo han surgido construcciones bellas y armoniosas a lo largo de la historia sin la intervención de los mismos.

Bernard Rudofsky concluyó su formación académica en Austria aunque trabajó en diferentes países a lo largo de su carrera, según Simões (2010), el pensamiento teórico de Rudofsky se encuentra en una posición alternativa al culturalismo y al progresismo, rechaza la arquitectura mecánica y funcional asociada al moderno y muestra interés por la arquitectura alternativa, la cual surge de una forma espontánea sin agentes estatales o arquitectos implicados, por ejemplo los asentamientos orgánicos nacidos sin ningún tipo de planificación. El interés del autor se queda solo en eso sin llegar a formular ninguna teoría que defienda este tipo de construcciones. Por lo tanto lo más destacable de este autor es su crítica al modelo moderno al confrontarlo con otros modelos alternativos, demostrando que estos también podían funcionar.

- LA ESCUELA FRANCESA.

Dentro de la escuela francesa destaca especialmente en este estudio un solo autor, Henri Lefebvre. Con su obra *El derecho a la ciudad*, Lefebvre (1978) pone de nuevo en

primer plano el pensamiento marxista, también visible en la mayoría de estructuralistas italianos de esta época. El trabajo de Lefebvre se centra en criticar el modelo moderno y desacreditar el urbanismo superestructural que proponían, como contrapunto proponía una aproximación a la realidad urbana por parte del urbanismo que abarcara las aportaciones del resto de ciencias que se dedicaban al análisis urbano. Lefebvre entiende la ciudad como una serie de tejidos urbanos que además de tener un aspecto morfológico, encierran toda una fenomenología abstracta relacionada con la manera de vivir, la cotidianeidad, a la cual se refiere como sociedad urbana. En *El derecho a la ciudad*, el autor presta atención especialmente a la sociedad urbana como propietaria del espacio que habita y reivindica el derecho de estos a participar en el desarrollo urbanístico de la ciudad, especialmente el proletariado, responsable de generar resistencia para eliminar las diferencias sociales y combatir las presiones que amenazan a la sociedad urbana y también al entorno que esta ocupa.

El pensamiento de Lefebvre está influenciado claramente por las corrientes naturalistas como Marx y al mismo tiempo por el pensamiento culturalista, ya que denuncia las agresiones que el espacio urbano tradicional viene sufriendo desde el inicio de la revolución industrial y propone métodos para valorizar el espacio representativo de la sociedad urbana, el cual suele coincidir con los núcleos históricos pre-industriales de las ciudades europeas. Al mismo tiempo se observa un positivismo en la visión de Lefebvre propia del pensamiento ilustrado confiando el conocimiento de la verdad a la razón y a las ciencias para alcanzar objetivos humanistas y políticos.

- LA ESCUELA JAPONESA.

El mayor representante de la escuela japonesa de posguerra según Simões (2010) es Kisho Kurokawa, fundador del pensamiento metabolista, este autor merece ser citado por contribuir a la crítica del modelo moderno y sumarse a la concepción utópica del espacio urbano similar a la de algunos autores anglosajones. Kurokawa entendía la ciudad como un organismo vivo susceptible de ser objeto de cambio en el tiempo según las necesidades que la sociedad demandase, el metabolismo no rechaza la técnica moderna si no que se aprovecha de ella, sin embargo su fondo teórico intenta trasladar a la arquitectura el concepto de adaptación a nuevos modos de vida, esta adaptación sucede en el tiempo de forma natural así como los organismos vivos tienen su fase de nacimiento, desarrollo y muerte. La corriente metabolista es por lo tanto fruto de la revisión crítica del modelo moderno, y a pesar de que tenga una teoría propia, esta misma está más cercana al pensamiento progresista que al culturalista.

2.1.5. EL PERÍODO POSMODERNO.

En el período de posguerra se confirma la caída de los ideales modernistas y también los asociados a la ilustración, se observa una mayoría de autores que se centra exclusivamente en la crítica hacia estos modelos y sus metodologías, proponiendo

substituirlos o renovarlos, estas actitudes de rechazo hacia el pensamiento ilustrado y hacia el modernismo vienen dadas por las dudas generadas sobre el mismo las cuales tras el fin de la Segunda Guerra Mundial se comenzaron a manifestar en los movimientos de contra-cultura. A pesar de que la ilustración y el modernismo pretendían la liberación del ser humano y su perfecta realización, quedó demostrado que esos objetivos no estaban siendo alcanzados y los sistemas empleados para ellos eran más propios de una filosofía totalizadora y opresiva que liberalizadora y realizadora, la sociedad en general comenzó a verse sumergida en una espiral de caos y autodestrucción que muchos asocian a la aplicación de los principios ilustrados y del modernismo en cierta forma distorsionados y mal comprendidos, las Guerras Mundiales, las crisis económicas globales, el hambre, la todavía existente lucha de clases, la miseria... hicieron dudar a muchos pensadores sobre la capacidad del ideal ilustrado para alcanzar sus objetivos, un modelo perfectamente estructurado y perseguidor de una verdad absoluta no terminaba de encajar en la pluralidad propia de la condición humana y terminó por generar numerosas contradicciones.

En la década de 1960 según narra Harvey (1998), nacen los movimientos contra-cultura, los cuales representan a nivel social el descontento generado por el modernismo y las nefastas consecuencias de la aplicación del ideal ilustrado sobre la sociedad industrial, la aparición de estos movimientos es precursora del surgimiento del posmodernismo tan solo unos años después. Muchos autores coinciden con Charles Jencks en su afirmación de que el período posmoderno empezó concretamente el día 15 de Julio de 1972 con la demolición del complejo habitacional Pruitt- Igoe por no cumplir las condiciones mínimas de habitabilidad. Este complejo representaba el paradigma de la arquitectura propuesta por el Movimiento Moderno y su caída representó también la del propio modernismo, especialmente del Movimiento Moderno.

El posmodernismo surge en la década de 1970, es un concepto difícil de definir ya que existen diferentes posturas respecto a su definición, para poder comprender en líneas generales el posmodernismo es necesario conocer sus orígenes, el descontento con el modernismo y la filosofía de la ilustración han sido citados anteriormente, el fracaso de estos pensamientos se tradujo en una pérdida de fe en la historia, una pérdida de fe en los ideales humanistas de la ilustración, una concepción más individualista de la realidad donde el presente no estaba claramente relacionado con el pasado ni con el futuro y se prestaba atención sobre todo a lo efímero, al momento fugaz. Jean- François Lyotard afirmaba según Harvey (1998) que la verdad universal si es que esta existe no puede especificarse, por lo tanto todos los meta-relatos generalistas que habían fundamentado movimientos como la ilustración o el modernismo no tenían validez alguna, la única forma actuar ante la realidad era actuar en lo efímero, ya que eso forma parte de la propia condición de la humanidad, este tipo de meta- relatos que pretenden abarcar toda la realidad en un modelo cerrado terminaron por volverse en contra de sus propios principios, convirtiéndose en productores de alienación y explotación. Gracias a la visión de Lyotard entre otros autores, el movimiento posmoderno justifica su falta de convicción en la historia y en los modelos racionales que prometían la salvación de la

humanidad. El urbanismo posmoderno se caracteriza por ser caótico, casi anárquico, su mayor fundamentación es la de no tener una fundamentación firme.

La postura atemporal que toma el posmodernismo provoca según Harvey (1998) el abandono del concepto de continuidad histórica, esto está relacionado con la afirmación de que el movimiento es superficial y carece fondo, terminando por traducirse en acciones poco respetuosas por ejemplo con los tejidos urbanos históricos los cuales son concebidos como una realidad propia del presente susceptible de ser modificada y utilizada al antojo de los poderes que pretendan modificarla. En contrapunto, el modernismo a pesar de todos los inconvenientes citados anteriormente en este estudio, dedicaba a su modo esfuerzos en encontrar una verdad existencial que definiese al ser humano y su entorno urbano, el posmodernismo sin embargo acepta la imposibilidad de alcanzar esta verdad existencial como bien expresa Lyotard, y se centra en aspectos efímeros y fragmentados sin un trasfondo destacable, es por eso que muchos autores lo definen como un movimiento superficial.

La producción cultural del posmodernismo según Hal Foster (1985) carece del carácter vanguardista y revolucionario que tenían movimientos culturales anteriores, esto para Foster da indicios de que el posmodernismo se había puesto al servicio de las tendencias de consumo y mercado. Harvey (1998) añade que el posmodernismo “es deliberadamente anti-aurático y anti-vanguardista, y trata de explorar el ámbito cultural y mediático accesible a todos” (p 77).

Tras observar todos estos aspectos, Harvey (1998) diferencia entre dos formas de entender el posmodernismo relacionadas con los movimientos de contra-cultura, por un lado están los que defienden que las corrientes contra-culturales de 1960 plasmaron sobre la realidad las inquietudes de la sociedad posmoderna, por lo tanto el posmodernismo surgiría para dar respuesta a las exigencias de estos movimientos, por otro lado están los que atribuyen el posmodernismo a una respuesta del capitalismo ante el cambio social, intentando despertar el deseo y la necesidad del consumo a través de la estética.

Tras esta extensa introducción al período posmoderno, necesaria por su mayor relación con la gentrificación que los períodos anteriores, se procede a clasificar como en el resto de etapas a determinados autores considerados fundamentales para el desarrollo del urbanismo durante el siglo XX y XXI. Esta clasificación será realizada por agrupación geográfica como en el apartado anterior, aunque cabe mencionar que existe una gran variedad de pensamiento y también una enorme evolución del mismo entre los autores de una misma escuela, por lo tanto la clasificación responde a una necesidad de estructuración de la información más que a una relación directa entre la misma.

- EL DISEÑO URBANO Y LA ARQUITECTURA POSMODERNISTAS.

En el ámbito de la arquitectura el posmodernismo tiene un desarrollo característico respecto a otras ciencias, según Harvey (1998):

el posmodernismo cultiva una concepción del tejido urbano necesariamente fragmentada, un «palimpsesto» de formas del pasado superpuestas unas a otras, y un «collage» de usos corrientes, muchos de los cuales pueden ser efímeros (...) el diseño urbano (...) busca simplemente tener en cuenta las tradiciones vernáculas, las historias locales, las necesidades, requerimientos y fantasías particulares, de modo de generar formas arquitectónicas especializadas adaptadas a los clientes (p. 85)

Como se puede observar, Harvey admite que el diseño urbano trata de satisfacer las exigencias de los clientes, la palabra cliente no es utilizada de modo aleatorio ya que muchos autores critican el urbanismo posmoderno por estar al servicio del mercado tardo-capitalista, el cual al mismo tiempo genera en los consumidores nuevas necesidades a través de la moda y la publicidad para sostener el nivel de consumo y la competencia entre ciudades tras la desindustrialización iniciada en las últimas décadas del siglo XX y el surgimiento de la economía global de la información.

- EL CONTEXTO ITALIANO.

Aunque los autores de la Tendenza hayan sido clasificados en el período anterior, lo cierto que estos autores mostraron una evolución en su pensamiento que va desde la etapa de posguerra en adelante, empezando en el neo-racionalismo, muy cercano a los ideales ilustrados, pero terminando finalmente por abandonarlo y acercando su postura a los principios posmodernos. Es por esto que son clasificados de nuevo aquí, ya que a través del análisis de este grupo en su transición, se pueden identificar una serie de procesos de los que se viene hablando en la reflexión general sobre el posmodernismo.

La producción teórica de la Tendenza, neo-racionalista y marxista, tuvo la primera oportunidad de ser experimentada de forma paradigmática en el Centro Histórico de Bolonia por parte de Pierluigi Cervellati y Roberto Scannavini. Tal y como cita García (2004) el contexto en el que nace el proyecto para Bolonia está muy influenciado por la publicación de la Carta de Venecia en 1964 y la Carta de Ámsterdam en 1975, estas cartas hacían una llamada de atención hacia la defensa del ambiente general de los centros históricos y no solo de sus monumentos, y también a la reutilización de esos espacios ya que el mero hecho de conservarlos estéticamente no aseguraba su supervivencia, este punto es especificado sobre todo en la Carta de Ámsterdam la cual propone que sean los habitantes originarios los que lleven a cabo estas reutilizaciones y posteriormente ocupen y revitalicen los espacios, solo de este modo se conseguiría la

permanencia de los habitantes originales en los centros históricos y además la adopción de una estrategia socialmente equilibrada.

El proyecto llevado a cabo en Bolonia se ocupó de sanear y revitalizar las zonas degradadas, promoviendo un centro histórico residencial, las personas que lo deberían habitar eran las clases populares que lo ocupaban de forma histórica. Hay que tener en cuenta que como dice García (2004), estos objetivos sociales solo podrían ser alcanzados si “su transformación era sustraída de los intereses del mercado inmobiliario y se ponía en manos del sector público” (p.11).

Finalmente los métodos para realizar la intervención se basaron en un profundo análisis estructuralista sobre el local seguido de una fase de proyecto, se propuso volver al aspecto anterior al período moderno respecto a tipología demoliendo diversas estructuras que fueron consideradas invasoras, además se estudió la compatibilidad de la morfología con la función para posteriormente diferenciar los usos admitidos en cada zona, además para apelar a la memoria colectiva del pueblo, la ciudad fue dividida en diez zonas, cada una de ellas representante de una identidad propia y homogénea. El método de intervención llevado a cabo en Bolonia fue tomado como paradigma en cuanto a la conservación de centros históricos, sobre todo en el contexto europeo.

A pesar de que la intervención de Bolonia fue tomada como ejemplo de conservación y reutilización de centros históricos, también recibió críticas por su limitado margen de aplicación a casos muy similares al de Bolonia. Gregotti y Rossi comprendieron la realidad de esas críticas y desarrollaron una forma de actuar en la ciudad, diferente a la que había sido utilizada en Bolonia, la intervención sobre el tejido urbano no debía abordarse desde una óptica general, el estructuralismo totalizador se mostró desfasado y el desarrollo urbano solo podía abarcarse por partes, de una forma fragmentaria y nunca totalizadora. Gracias a este cambio de perspectiva, Rossi aboga por el abandono del plan urbanístico y se centra en el proyecto urbano, el cual actuaba sobre partes concretas de la ciudad y nunca sobre su totalidad, el proyecto urbano es la forma esencial de intervención sobre el tejido urbano en el período posmoderno y se encuentra en Rossi y Gregotti a los impulsores de esta tendencia.

Tras la aceptación de los autores de la Tendenza del hecho de que los planes generales no eran ya válidos en el contexto del momento, y de que los objetivos sociales en la intervención urbana no funcionaban excepto en casos muy concretos, un nuevo modo de intervenir en la ciudad comenzó a desarrollarse, este modelo es denominado por Hall (1996) como la ciudad de los promotores, caracterizada por el liberalismo y la iniciativa privada a la hora de desarrollar los proyectos urbanos. Secchi propone en la década de 1980 una postura intermedia entre los defensores del plan general y los defensores del proyecto urbano, según García (2004) Secchi defiende que el cambio en la sociedad tardocapitalista viene impulsado por el “fin del crecimiento urbano, descenso de la población, desmantelamiento industrial, terciarización” (p.18).

Para Secchi los condicionantes de esta nueva época eran singulares y la reutilización de la ciudad ya existente debería jugar un papel relevante ya que el espacio que las

ciudades necesitaban estaba ya construido, esta afirmación se soporta en la pérdida de habitantes gradual que las grandes ciudades especialmente europeas venían sufriendo desde 1960 a raíz de la desindustrialización. Para afrontar el desarrollo urbano desde esta perspectiva, Secchi propone, según García (2004), un nuevo método de intervención, el plan general como lo concebía la *Tendenza* no funcionaba ya que no se podía seguir negando la lógica del mercado a la hora de planificar el espacio urbano, sin embargo la protección que el plan general podía aportar a determinadas zonas de la ciudad susceptibles de ser conservadas por su significado social y su relación con la memoria colectiva era necesario al entender de Secchi, para lidiar con este problema, Secchi propone la clasificación de las zonas fragmentadas de la ciudad en reglas y excepciones, según García (2004) las reglas representan los espacios que poseen una conexión directa con la identidad y la memoria colectiva del pueblo, las excepciones sin embargo son espacios antagonistas a las reglas y tienen una identidad propia e y característica y no muestran relación con los principios que definen las reglas. Con esta clasificación Secchi pretendía juntar en un modelo fragmentario y adaptado a la nueva realidad social, los espacios que los neo-racionalistas italianos consideraban necesario proteger como los centros históricos y los espacios susceptibles de ser abordados desde la nueva perspectiva tardocapitalista, todo ello con una visión fragmentaria de la ciudad en la cual los objetivos totalizadores no tendrían razón de ser. En parte este modelo es una respuesta a los ataques que la ciudad tradicional comenzaba a sufrir por parte de la ciudad de los promotores, y al mismo tiempo una tentativa de protegerla con instrumentos institucionalizados.

Bernardo Secchi hace una clasificación de los planes que se venían empleando para afrontar el desarrollo urbano como cita García (2004), los planes de primera generación se dieron a partir de la década de 1950 y su objetivo era la expansión urbana, los planes de segunda generación se dan a partir de 1970 y están relacionados con el pensamiento de la primera etapa de la *Tendenza* preocupados sobre todo por aspectos sociales, por último Secchi propone un nuevo tipo de plan, el plan de tercera generación, acorde al pensamiento del autor los planes de tercera generación se ocupaban de la intervención sobre la ciudad existente y sus objetivos eran satisfacer las necesidades de la sociedad contemporánea abandonando la lucha social característica de la *Tendenza*. Este tipo de planes al mismo tiempo estaban en parte regulados por el Estado, lo cual era una alternativa al urbanismo de los promotores extremadamente liberal llevado a cabo en el Reino Unido durante esa época y sobre el que se hablará más adelante.

Los planes de tercera generación de Secchi se ven representados en la ciudad de Milán, en el año 1980 se presentó el Plan de Milán con los objetivos de contener la expansión urbana y actuar sobre zonas urbanas todavía incompletas para equilibrar las estructuras urbanas, además de este objetivo general también proponía acciones más concretas como la potenciación de espacios públicos y la reducción del tráfico rodado en favor de la construcción de infraestructuras de transporte público. Esta primera intervención sobre Milán puso sobre la mesa algunos problemas que los planes de tercera generación no conseguían resolver ya que su aplicación generó un aumento del precio del suelo y por lo tanto un menor acceso a la vivienda por parte de las clases más desfavorecidas,

además el problema del desplazamiento se vio agravado cuando el transporte público se mostró insuficiente para absorberlo, generando numerosos problemas de circulación. Estas consecuencias provocaron que en 1983 se propusiera una modificación del plan, en la cual se preveía la construcción de más viviendas y la mejora de la línea de metro. En 1990 se plantea la segunda revisión del plan para Milán con el objetivo de mejorar la competitividad de la ciudad en mercado tardocapitalista, es decir con fines macroeconómicos, el proyecto general fue sometido a concurso en 1985 y Vittorio Gregotti fue el ganador con su propuesta de intervenir en la ciudad a través de proyectos urbanos de escala intermedia que se articulasen entre sí, dando forma a la ciudad, los proyectos fueron realizados posteriormente por una serie de arquitectos siempre respondiendo a esta idea general que proponía Gregotti. Lo que se proponía exactamente era promover el policentrismo de la ciudad ante el acentuado monocentrismo que congestionaba el centro histórico de Milán, para esto se propuso actuar sobre zonas periféricas en estado de deterioro debido al fenómeno de la desindustrialización, la herramienta utilizada fue el proyecto urbano, cada zona fue dotada de una funcionalidad específica a la cual se adaptaba el proyecto, se propusieron desde centros direccionales, centros terciarios, centros de investigación, etc. El otro de aspecto del plan como venía siendo habitual era promover una cantidad determinada de viviendas y comercios en estas zonas incompletas para fomentar así el equilibrio de las estructuras urbanas.

Como se ha podido observar, la evolución del plan tuvo que adaptarse a los cambios socio-económicos y a las dinámicas de la lógica tardocapitalista a partir de 1990, según José Miguel Fernández Guell (1997), hicieron necesario adaptar las ciudades a la realidad macroeconómica para poder así competir con las demás ciudades en el mercado global, los intentos de los poderes públicos representados por los planes generales o en este caso las estructuras generales de los planes de tercera generación se mostraban inútiles a la hora de controlar el crecimiento urbano en este contexto, sin embargo en cierto modo era necesario orientar de alguna manera el futuro desarrollo de la ciudad, reconduciéndose de esta manera hacia labores de control y regulación más que de acción directa. La respuesta instrumental hacia este concepto se tradujo en la aparición según García (2004) de los Planes de Desarrollo Unitario en Gran Bretaña, los Progetto Preliminare en Italia y especialmente el Plan Estratégico el cual ha sido el más utilizado hasta nuestros días, lo que caracteriza a este instrumento en relación al plan general es su condición abierta en el tiempo, en constante desarrollo, capaz de adaptarse a las circunstancias, además de preocuparse de atender las demandas de empresas y ciudadanos y aprovechar estrategias de desarrollo. Para Fernández esta evolución hacia el Plan Estratégico representaba el punto de unión entre la lógica urbana tardocapitalista y los planes de tercera generación propuestos por Secchi y en cierto modo antecendidos por Rossi.

- EL CONTEXTO ANGLOSAJÓN.

En el contexto de Gran Bretaña la transición fue menos sutil que en el contexto italiano, tras la Crisis del Petróleo la sociedad se vio envuelta en un ambiente de necesidad a la vez que las estructuras modernistas y funcionalistas se mostraban incapaces de hacer nada al respecto, esto se tradujo en la aparición de lo que Peter Hall (1996) denomina como Ciudad de los Promotores, en este contexto de necesidad la construcción se manifestaba como un claro fenómeno de generación de empleos, esto sumando a la liberalización y globalización de los mercados tardocapitalistas y la competencia entre ciudades dio como resultado que el Estado se propusiera fomentar todo lo relacionado con la construcción, entregándole este poder a los promotores inmobiliarios de capital privado como forma de salida a la crisis económica que el Estado no podía gestionar. Para llevar a cabo este proceso fue necesario aceptar igual que en el caso de Italia la inoperatividad de los planes generales, siendo substituidos por proyectos a corto plazo que atendiesen sobre todo a la lógica económica de una zona concreta de la ciudad, gestionados y realizados por el capital inversor privado.

No es posible citar autores concretos ya que como se cita anteriormente este tipo de proyectos urbanos fueron realizados sobre todo por corporaciones o empresas privadas, más relacionadas con el mundo de la economía que con el urbanismo o la arquitectura, sin embargo esta etapa es reconocida por el mandato de Margaret Thatcher, denominado tatcherismo por su tendencia a trasladar el poder de decisión hacia el mercado limitando la actuación del Estado a la simple gestión. El ejemplo paradigmático de este fenómeno son los Docklands de Londres a través del cual es posible comprender mejor de qué modo se estructuran estas intervenciones y de qué modo son gestionadas.

El puerto de Londres y sus infraestructuras habían sido gradualmente abandonadas, según García (2004), a la vez que el empleo había sido destruido durante la etapa de desindustrialización del período tardocapitalista, el resultado eran amplias zonas del centro urbano abandonadas y degradadas. El mismo Peter Hall entonces redacta un informe en el cual asegura que para devolver la vitalidad a esas zonas era necesario abrirlas al poder privado y limitar la actuación estatal en las mismas. De este modo nace el conocido centro financiero internacional Canary Wharf en el centro de Londres, el organismo encargado de gestionar el proyecto fue la London Docklands Development Corporation, una institución estatal que promovía el desarrollo en la zona a través de medidas económicas como los incentivos fiscales, etc. Finalmente el capital internacional se vio atraído por la idea y la multinacional Olympia & York fue la encargada de llevar a cabo el proyecto, para ello exigía ciertas condiciones según García (2004) como libertad para establecer densidades, usos y alturas a la vez que exigía una inversión pública de más de mil millones de euros para asegurar la rentabilidad de la inversión. En 1991 se inaugura Canary Wharf, el centro ha generado más de 42.000 empleos desde que fue inaugurado y su previsión de futuro es claramente positiva en este aspecto, según cita García (2004), se ha convertido sin duda en uno de los centros financieros más importantes a nivel mundial y los beneficios que ha aportado a la ciudad son difíciles de negar. El modelo que se aplicó en Londres se extendió rápidamente a todo el mundo generando casos extremos sobre todo en el contexto americano, en el contexto europeo existía cierta resistencia a abandonar totalmente la planificación

general aunque esta tomase una forma distinta de lo que había sido en el período modernista, con herramientas menos totalizadoras y de carácter más estratégico, esta resistencia vino dada por la evidencia de los peligros que este tipo de liberalización total del espacio urbano provocó concretamente en Canary Wharf, ya que surgieron diversos problemas por ejemplo con diseño de las líneas de transporte urbano, que afirmaban la necesidad de cierta planificación por parte de la administración la cual no podía ser correctamente abordada por una empresa privada.

En segundo lugar en la escuela anglosajona serán abordados una serie de autores influenciados por el pensamiento de Léon Krier contrarios al control de las multinacionales sobre el entorno urbano. Krier no es de procedencia anglosajona pero su pensamiento ha causado influencia principalmente en este entorno, el pensamiento de este autor abarca desde la crítica al ideal urbano modernista, la proposición de un modelo de ciudades limitadas en cuanto a población y área, y también por la defensa de la arquitectura tradicional, según cuenta Harvey (1998). Krier propone la recuperación activa de las formas urbanas tradicionales pero utilizando los avances tecnológicos en su favor, lo cual se tradujo en emplear el eclecticismo para abordar los proyectos de restauración de los núcleos históricos y también en las nuevas construcciones pertenecientes a áreas urbanas incompletas.

Una vez se ha resumido el pensamiento de Krier es posible citar algún ejemplo de cómo fue puesto en práctica por otros autores, por ejemplo Quinlan Terry y su Richmond Riverside también en Londres, el cual según García (2004) propuso una intervención en la que se promueve el espacio público, las alineaciones a las vías de comunicación y la variedad formal, el resultado fueron una serie de edificios con características historicistas a nivel formal pero el interior de los mismos no se correspondía a su aspecto original si no que tenían un carácter modernista y funcional. Marie Christine Boyer (1994) afirma que este tipo de intervenciones dieron como resultado un espacio incongruente y falto de sentido, para la autora este tipo de proyectos esconde un trasfondo político ya que recrean espacios urbanos tradicionales como método de llamar la atención de los ciudadanos ante otras realidades urbanas mucho más dramáticas como la miseria, la segregación, etc. Por lo tanto para Boyer los principios que Krier había propuesto fueron mal entendidos o directamente manipulados y transformados para justificar la no realización de proyectos con fines sociales o al menos comunitarios, en favor de los grandes proyectos de restauración y revitalización de zonas históricas al servicio de los intereses del mercado.

El pensamiento de Krier tuvo un gran efecto también en Estados Unidos, según García (2004), el estado lo utiliza para combatir los problemas asociados a la degradación física y social del entorno urbano, además de aprovecharse de la aceptación que tiene el aspecto formal de la arquitectura tradicional y eclética ante la confusa sociedad posmoderna, finalmente este tipos de proyectos están más orientados hacia el consumo que hacia la puesta en valor de los valores y la arquitectura tradicionales, especialmente en el sector turístico se observa un fenómeno conocido como rousificación, empleado por Peter Hall (1996) cuando se refiere a un ejemplo paradigmático de este fenómeno

en Estados Unidos como lo es la renovación del Quincy Market de Boston por parte de James Rouse, el cual a través de estos procedimientos transformó un degradado mercado, en un centro turístico y de consumo asociado esencialmente al turismo, y ofrecido en forma de arquitectura eclética, lo que se puede denominar manipulación de la historia en favor del mercado.

Este mismo efecto se expandió hacia las periferias, abrazando el ámbito de las nuevas construcciones, este fenómeno es conocido como new urbanism según García (2004). La línea de pensamiento que da origen a este movimiento viene desde Jane Jacobs, pasando por Léon Krier y Vicent Scully, son la representación física del ideal culturalista en cuanto a la búsqueda de la sensación histórica, la búsqueda de la identidad y de la cultura, el sentimiento de pertenencia a la comunidad, etc. Sin embargo en la práctica los ejemplos de new urbanism se asemejan más a entornos cerrados en sí mismos, en los que cada situación está perfectamente planeada y diseñada, el movimiento y su maquinaria publicitaria están dirigidos especialmente a la clase media y su atractivo es la promesa de un entorno tradicional donde la felicidad, la naturaleza y el sentimiento comunitario forman un entorno casi de ensueño. El aspecto físico de estas comunidades está perfectamente cuidado y diseñado, dependiendo de su localización o del público al que van dirigidas, aluden a diferentes modelos de arquitectura tradicional los cuales son recreados a la perfección. Para controlar el ambiente urbano a nivel formal, los promotores del new urbanism emplean ordenanzas donde todo está perfectamente registrado y delimitado, al mismo tiempo exigen con la firma del contrato a los propietarios la colaboración en el mantenimiento de ese aspecto estético comprometiéndose a seguir unas pautas establecidas.

Existen algunos ejemplos paradigmáticos de los límites que alcanza el new urbanism en su búsqueda de la tradición, la cual no deja de ser una variación más de la visión posmoderna sobre la caída del meta-relato donde todo es válido y efímero, cualquier tradición es susceptible de ser recuperada para satisfacer las demandas populares cada vez más influenciadas por los medios de comunicación. Destaca especialmente Seaside en Florida, un lugar menormente conocido por ser el escenario de la película *El Show de Truman*, sus constructores fueron Duany y Plater-Zyberk, el proyecto fue concebido como un emplazamiento turístico, sus residentes no habitan allí durante todo el año, sin embargo los autores buscaron referencias en las pequeñas ciudades americanas de las décadas de 1920 y 1930 en las cuales el espacio público tenía una gran importancia. Esto fue traducido en Seaside como un entorno tradicional en los que las plazas, equipamientos, calles peatonales y demás manifestaciones de la arquitectura pública estaban muy presentes reforzando la idea de comunidad. Tras el éxito de Seaside el new urbanism ganó gran popularidad en el ámbito estadounidense llegando a trasladarse incluso a centros urbanos degradados por ejemplo en Seattle.

En tercer lugar también en el contexto estadounidense deben ser nombrados Robert Venturi, Scott Brown e Izenour por su trabajo *Learning from Las Vegas* publicado en 1972, según Harvey (1998), el pensamiento lanzado por estos autores significó un llamamiento a los arquitectos a proyectar realidades urbanas que satisficiesen la

demanda de los consumidores ciudadanos, para ellos la arquitectura debería aprender de paisajes aceptados por el gusto popular como los centros comerciales, las grandes ciudades dedicadas al ocio y al turismo, en resumen la reafirmación de la simbología explícita en la arquitectura como forma de potenciar la experiencia vital y fomentar la intensidad de la experiencia presente, además también se mostraban fascinados, especialmente Venturi, por el empleo de la arquitectura tradicional pero sin abandonar los valores de satisfacer una demanda efímera que en muchas ocasiones era generada por el propio sistema económico, y que poco tenía que ver con una defensa de la tradición si no con la espectacularidad y la demanda de los símbolos.

Colin Rowe tiene una línea de pensamiento similar, pero respecto al uso de la historia, para él la tradición tiene un alto componente de utopía en la visión posmoderna, y esta utopía tiene beneficios que pueden ser aprovechados para en el diseño urbano, por lo tanto según Valdivia (2004) Rowe propone el desarrollo de la ciudad fundamentado en la utopía, y defiende el uso de las formas tradicionales de forma consciente como forma de apelar al papel metafórico de la ciudad, similar al concepto que Venturi tiene del gusto popular, negando así que se traten de meras copias historicistas o reproducciones.

- EL CONTEXTO DEL NORTE DE EUROPA.

A pesar de que el contexto italiano y anglosajón tuvieron una mayor importancia en la concepción de las herramientas urbanísticas contemporáneas y una mayor influencia con respecto a la gentrificación, deben también ser citados algunos autores del norte de Europa, se hará por lo tanto breve mención a los deconstructivistas y su fundamentación teórica, en este tercer y último grupo de autores posmodernistas. La línea de pensamiento de estos autores es conocida como deconstructivismo o postestructuralismo, concretamente serán abordados dos autores que representan las dos corrientes dentro de este movimiento, Rem Koolhaas y Bernard Tschumi.

La base teórica del deconstructivismo se corresponde a los principios posmodernos de diversidad y fragmentación, según Harvey (1998) este movimiento trata de recuperar principios elitistas y vanguardistas a través de la descomposición formal del modernismo planteado por los constructivistas rusos. La visión deconstructivista se basa en la idea de que no existe una sola realidad predominante, si no que existen diversas realidades que actúan en un mismo período espacio-temporal paralelamente sin llegar a formar una unidad, por lo tanto pueden tener diversas lecturas. Traducido en términos arquitectónicos este pensamiento significó el apareamiento de formas irregulares, asimétricas y en las cuales coexisten elementos que se contradicen mutuamente, como forma de expresar la realidad caótica e ingobernable propia del posmodernismo.

La primera línea de pensamiento dentro de los autores deconstructivistas del norte de Europa está representada según Valdivia (2004) por Rem Koolhaas, su obra trata de expresar como la globalización es un agente homogeneizador el cual se contrapone a las identidades locales, Koolhaas emplea las formas deconstructivistas para expresar visualmente la diversidad y la pluralidad del espacio, caótico, sin relación aparente entre

sus diferentes componentes, y susceptible de ser entendido de diversas maneras según quien lo observa, como forma de responder a la homogeneización globalizadora.

En segundo lugar, el pensamiento de Bernard Tschumi según Valdivia (2004) se centra en la búsqueda de la diversidad por encima de todo lo demás, un principio acorde con el pensamiento posmodernista. Tschumi sitúa la diversidad como objetivo principal a alcanzar en el desarrollo urbano y arquitectónico asociándola con el concepto de singularidad, lo cual le lleva a proponer realidades formales que están abstraídas de la propia realidad para lograr así el éxito en la búsqueda de la singularidad que define la identidad, todo esto en un contexto de antiglobalización bastante marcado en los autores pertenecientes a este grupo, aunque en la práctica existan en muchos de ellos contradicciones, como sucede en muchos otros casos.

Haciendo una breve síntesis de estos dos autores, se puede afirmar que tanto Khoolas como Tschumi critican las consecuencias de la globalización sobre la identidad, para expresar este rechazo recurren a formas caóticas, deformadas y desordenadas, las cuales afirman que no es posible llegar a una unidad entre los múltiples fragmentos que conforman una realidad, por lo tanto su aspecto confuso e irracional contempla la coexistencia de diversidad de fragmentos que representan la realidad plural propia del posmodernismo.

A pesar de que todavía podrían ser añadidos matices en cada una de las etapas que se han analizado, lo que aquí se ha recopilado es suficiente para entender el desarrollo de la teoría urbanística, especialmente la referente a centros históricos, desde el inicio del modernismo en la ilustración hasta la etapa contemporánea, por lo tanto se finaliza aquí el análisis sobre el desarrollo de la teoría urbanística desde el siglo XVIII hasta el siglo XXI, para dar paso a un análisis más centrado en la gentrificación, en el cual se profundizará también sobre el contexto español. Posteriormente se añadirá una leve reflexión sobre la relación establecida entre los procesos urbanísticos y la gentrificación, explicando de qué modo se puede considerar a la misma como una consecuencia e incluso como un arquetipo de la revitalización urbana, tanto en el período moderno como posmoderno, por lo tanto en muchas ocasiones directamente producida por diversas estrategias urbanísticas, aunque para este estudio se centrará la atención de forma especial sobre las que afectan a centros históricos debido a la coincidencia con el emplazamiento del caso de estudio a analizar.

2.2. GENTRIFICACIÓN Y URBANISMO

- LOS INICIOS DE LA GENTRIFICACIÓN.

La primera vez que se emplea el término gentrificación es en 1964 a través de la socióloga británica Ruth Glass, aunque esta primera etapa viene dándose desde algunas décadas antes de la acuñación del propio término, en su estudio sobre la ciudad de Londres la autora hace una reflexión que será el paradigma de la primera etapa de la

gentrificación, constituyendo así la primera definición reconocida de lo que significa un proceso de gentrificación, o al menos de lo que significaba en la década de 1960:

One by one, many of the working class quarters of London have been invaded by the middle classes-upper and lower. Shabby, modest mews and cottages -two rooms up and two down- have been taken over, when their leases have expired, and have become elegant, expensive residences. Larger Victorian houses, downgraded in an earlier or recent period -which were used as lodging houses or were otherwise in multiple occupation- have been upgraded once again. Nowadays, many of these houses are being subdivided into costly flats or "houselets" (in terms of the new real estate snob jargon). The current social status and value of such dwellings are frequently in inverse relation to their status, and in any case enormously inflated by comparison with previous levels in their neighbourhoods. Once this process of 'gentrification' starts in a district it goes on rapidly until all or most of the original working class occupiers are displaced and the whole social character of the district is changed. (Glass, 1964, p. 18)

Como se puede observar en la definición de Glass, la gentrificación tiene dos consecuencias principales, por un lado la rehabilitación de una zona de la ciudad en estado deterioro (normalmente una zona central) y por otro lado la expulsión de los habitantes más desfavorecidos, que allí habitaban, para ser substituidos por familias de clase media-alta. Cabe destacar que la fecha en la que Glass escribe esta obra coincide con la época de la crítica al período moderno por parte de Jacobs, Cosby, etc. y con la formación de los movimientos contracultura que posteriormente darían aparición al período posmoderno. De hecho la descripción que hace Glass sobre el fenómeno es bastante similar a la crítica que Jane Jacobs fundamenta en *The dead and life of great American cities*, criticando como las dinámicas urbanas que formaban la ciudad tradicional estaban siendo alteradas por poderes económicos y clasistas que obedecían al poder de las clases dirigentes descuidando toda preocupación por la identidad y la comunidad. Se puede percibir en la descripción de Glass una concepción bastante unitaria sobre el término gentrificación, la propia palabra proviene del término gentry

el cual se refiere a las clases elitistas, algunos aspectos que según la autora caracterizaban estos procesos urbanos eran según Lees, Slater y Wyly (2008), la rehabilitación de viviendas, la transformación de la tenencia de alquiler en posesión, el aumento de los precios del suelo y la propiedad y el desplazamiento de la clase obrera hacia otras zonas en favor de la clase media que colonizaba el entorno gentrificado.

Aunque Ruth Glass utiliza por primera vez la palabra gentrificación para referirse a estos fenómenos, muchos autores coinciden en que existen ejemplos de los mismos desde mucho antes, Neil Smith (2012) afirma que algunos precursores significativos serían por ejemplo el proyecto del Barón Haussman para París, estableciendo una relación directa entre la renovación urbana que proponían los modernistas y gentrificación, sobre todo cuando estas renovaciones eran aplicadas en tejidos históricos de ciudades con marcada identidad, aunque los modernistas apelaban a la higienización, la apertura hacia una etapa de desarrollo industrial sin precedentes, etc., las renovaciones urbanas que llevaron a cabo fueron en muchas ocasiones, como por ejemplo en París, una excusa perfecta para realizar una sustitución demográfica devolviendo el centro de las ciudades a las clases dominantes y expulsando a las clases populares, esto es posible ya que tras la industrialización, la tendencia fue mayormente el abandono del centro de las ciudades hacia las periferias por parte de las clases dominantes, y la gentrificación parece ofrecerse en muchos casos como una buena herramienta para que la élite regrese al centro de sus ciudades una vez los problemas de higiene, funcionalidad, etc., van progresivamente siendo resueltos.

Al igual que existen autores que defienden la aparición de la gentrificación entre finales del s. XIX y principios del siglo XX, Lees, Slater y Wyly (2008) argumentan que según su punto de vista esta no se da de una forma reconocible como tal hasta la década de 1950, cuando en las grandes ciudades metropolitanas como Boston, Washington, Londres, Nueva York, etc. se procede de forma habitual a demoler barrios tradicionales y a substituirlos por carreteras y construcciones modernas en nombre de la conocida renovación urbana, en muchos de estos casos no se llevó a cabo el derribo completo de estructuras tradicionales, si no que los poderes financieros alentaron su rehabilitación y revitalización para ser adaptadas nuevamente a las exigencias de las clases medias y altas. Los Brownstones de Nueva York son entre muchos otros fenómenos, un ejemplo paradigmático de este tipo de intervenciones, el brownstone es una construcción residencial de principios del periodo industrial, ante su progresivo abandono durante el siglo XIX fueron ocupados por las clases sociales más desfavorecidas y su entorno se fue al mismo tiempo degradando, este hecho sumado al creciente sentimiento de defensa de la ciudad tradicional influenciado por el pensamiento de Jane Jacobs y que aparecía como respuesta a la destrucción de barrios enteros en la década de 1960, dio como resultado un enorme interés por parte de las clases medias y la juventud en comprar y rehabilitar estas zonas tradicionales para favorecer así su conservación. Durante el proceso comenzaron a aparecer organismos que actuaban en el ámbito semi-público y que se empezaron a ocupar de organizar la recuperación de estos espacios, en el caso de los Brownstones se creó un comité que se dedicaba a publicar análisis históricos, consejos de rehabilitación, noticias, etc. a través de una revista propia llamada The

Brownstoner, la función real de estos comités no era otra que la de fomentar el interés de estas clases sociales elitizadas en gentrificar la zona de los Brownstones, de hecho ellos mismos utilizan la palabra gentrificación en sus publicaciones como algo positivo que promueve la conservación y rehabilitación de este tipo de zonas degradadas, lo cual se dista de la idea de Jane Jacobs sobre conservación de la tradición, al mismo tiempo que se aprovecha de ella.

- GENTRIFICACIÓN CLÁSICA

En este apartado se analizarán las teorías de la primera etapa de la gentrificación conocida como gentrificación clásica, y que abarca aproximadamente desde la década de 1970 en adelante, esta etapa tiene principalmente dos teorías que explican el fenómeno, la teoría de la producción y la teoría de la demanda.

- Teoría de la producción:

Tras hablar sobre Ruth Glass y los incios del fenómeno es momento de abordar la gentrificación clásica, a partir de la década de 1970 aproximadamente nuevos fenómenos urbanos empiezan a manifestarse en las ciudades, la sociedad posmoderna implica la aparición de una serie de dinámicas inexistentes hasta el momento en cuanto al desarrollo urbano y arquitectónico de la sociedad, en esta etapa el pensamiento no es tan unitario como en la anterior sino que existen múltiples teorías las cuales no se contradicen unas a otras si no que añaden nuevos conceptos a lo que hasta entonces se entendía por gentrificación.

La diferencia potencial de renta se puede resumir en el la teoría de la brecha de renta o rent-gap propuesta por Neil Smith. Smith viene fundamentando esta teoría ya desde finales de la década de 1960 aunque toda ella se encuentra reunida y fundamentada de forma extensa en su obra *La nueva frontera urbana. Ciudad revanchista y gentrificación* de 1996. Smith (2012) expone en su teoría que las lógicas urbanas han dejado de estar al servicio de la industria y del ciudadano situándose ahora del lado de la lógica de mercado, a través de minuciosos exámenes sobre el entorno urbano, las entidades locales en colaboración con corporaciones privadas detectan áreas en la que existe una diferencia potencial de renta elevada, es decir que el precio del valor del suelo se ha venido devaluando durante un período de tiempo y es susceptible de ser recuperado a través de una inversión de capital, la diferencia entre la renta actual y la renta que se podría obtener en un futuro se corresponde a diferencia potencial de renta, y si esta asegura beneficios para los inversores e instituciones rara vez es desaprovechada, excepto cuando se dan fenómenos de resistencia por parte de la población originaria, este fenómeno se da también de forma inversa, durante el siglo XX en Estados Unidos el estado tendía a fomentar la vivienda en pertenencia, cargando de impuestos a los propietarios que tuviesen inmuebles en alquiler, cuando estos empezaron a obtener menos ganancias de las deseadas en sus rentas, su respuesta fue la desinversión en el

mantenimiento de la propiedad lo que provocó el deterioro de muchas zonas centrales, en otros casos el estado apoyó hipotecariamente a los inquilinos más pobres para que pudiesen adquirir esas viviendas y mantener así la renta del suelo en constante bajada durante un período de tiempo para poder de nuevo reinvertir en el futuro. Según Lees, Slater y Wyly (2008) los procesos para llevar a cabo este tipo de gentrificación son sutiles, en primer lugar se puede verificar que en esta etapa el término gentrificación no es utilizado en los documentos políticos ya que había adquirido unas connotaciones clasistas, en su lugar surgen eufemismos como renacimiento urbano, regeneración urbana o sostenibilidad urbana, el renacimiento urbano representaba la solución a los males de la ciudad, por lo tanto era sencillo estar en contra de la gentrificación sin embargo no lo era tanto estar en contra del renacimiento urbano o de la sostenibilidad urbana, tras una intervención física y formal de este tipo en una zona específica, el nivel de renta del suelo tiende a subir con lo cual alquileres, precio de vivienda, servicios, etc. lo hacen al mismo tiempo, el problema de este tipo de gentrificación es precisamente la situación a la que se ven sometidos los habitantes originales, ya que normalmente proceden de clases populares las cuales no tienen un nivel de renta suficiente para vivir en este tipo de zonas y se ven en muchas ocasiones obligados a marcharse de forma indirecta, otras veces son invitados a salir de forma directa y relocalizados en otras áreas de la ciudad. Como es posible observar, la tesis de la brecha potencial de renta no parece extraña dentro del contexto de posguerra en una sociedad golpeada por las crisis económicas, la puesta de la ciudad al servicio de los intereses del mercado está directamente relacionada con el tardocapitalismo neoliberal predominante durante el período posmoderno, donde todas las iniciativas dirigidas a generar empleo y a potenciar la economía eran difícilmente rechazadas. Algunos ejemplos de este tipo de gentrificación son por ejemplo el Richmond Riverside londinense citado anteriormente en referencia al new urbanism en el contexto de Gran Bretaña, donde se emplea la rehabilitación y se apela a la tradición para llevar a cabo una intervención con fines macroeconómicos en el centro de la ciudad, si se observa detenidamente la teoría de Smith en relación al proyecto realizado en la ciudad londinense, se verifican situaciones que están directamente relacionadas, también sería posible relacionar esta teoría a fenómenos relacionados con la ciudad de los promotores, por ejemplo el centro financiero Canary Wharf en Londres. Existen multitud de ejemplos que se corresponden con la amplia teoría de Smith, aunque cabe destacar que el concepto de gentrificación varía de forma considerable entre autores y no existe un consenso unitario sobre lo que implica, si no que existen diversas teorías válidas y que se complementan para formar una concepción plural de los numerosos fenómenos posibles asociados a la gentrificación.

Para resumir esta teoría de la gentrificación, es importante destacar que surge como producto del urbanismo sometido al tardocapitalismo y al neoliberalismo propio de la posguerra en adelante, y especialmente importantes en el período posmoderno donde estos fines macroeconómicos podían ser fácilmente disimulados bajo estrategias de revitalización urbana. Cabe destacar también que el sometimiento de la arquitectura y el urbanismo a las lógicas del mercado es una característica fundamental de la ciudad

de los promotores tan popular a partir de la década de 1980 y en cierto modo también del new urbanism, aunque su aspecto sea tradicional, su finalidad era en la mayoría de ocasiones también macroeconómica.

- Teoría de la demanda.

En esta misma etapa surgieron algunas teorías alternativas de las cuales la teoría de la demanda es la más conocida. Autores como Ley (1996) o Hamnett (2000) no se muestran del todo convencidos por la teoría de la producción y apuntan que los cambios en la distribución socio-espacial de los centros históricos no tienen tanto que ver con factores de producción sino de consumo. Los países capitalistas avanzados venían contemplando desde la etapa de posguerra un profundo cambio en las estructuras sociales, industriales y ocupacionales, lo cual provocó la aparición de una nueva clase media formada y con poder adquisitivo, que tenía además gustos diferentes a la generación anterior la cual tendía más a la suburbanización. Este cambio en la mentalidad y en las preferencias de consumo de las clases medias y altas provocó una respuesta inmediata del mercado y del capital privado, y empezó a producir los espacios renovados en zonas centrales de la ciudad que eran demandados, provocando en casi todas las ocasiones gentrificación y el desplazamiento de los habitantes originales, los cuales habían sido segregados en las zonas centrales durante el proceso de suburbanización. Todo este fenómeno dio lugar a ejemplos de gentrificación diferenciados por sexo, edad, cultura, contracultura, etc. lo que implica en cierto modo una forma de segregación voluntaria de un grupo social en un entorno limitado. Otro dato importante que citan Lees, Slater y Wyly (2008) es la imagen que adquieren estas zonas gentrificadas, la cual habla de los procesos que allí han sucedido y representa a los nuevos habitantes. En muchos casos la calidad del entorno físico es utilizada como una herramienta de distracción ante las injusticias que el proceso de gentrificación ha supuesto para los antiguos habitantes de la zona.

- Teorías alternativas.

El modelo de producción y el de consumo que se ha citado anteriormente suele estar muy asociado al contexto de Estados Unidos, aunque existen relaciones con el contexto Europeo, aun así algunos autores europeos propusieron teorías alternativas que explicarían la gentrificación especialmente en Londres y Praga.

La primera teoría es la teoría de la brecha del valor, propuesta por Hamnett y Randolph (1986), según la cual explicaban que las reinversiones de capital en la ciudad central estaban provocadas por las políticas que el Estado comenzó a aplicar para fomentar la vivienda en propiedad para uso residencial ante la vivienda de alquiler, para ello implementaron una serie de medidas que facilitaban el movimiento del capital inmobiliario, esto implicaba un aumento al mismo tiempo de las inversiones privadas

que buscaban especialmente sacar beneficio a través de operaciones inmobiliarias, en muchas ocasiones especulativas.

La segunda teoría aquí expuesta está asociada a la ciudad de Praga, concretamente Sýkora (1993) denomina brecha funcional a un tipo de gentrificación que se da cuando aparece un desequilibrio entre la falta de utilización de un espacio y la calidad ambiental que este posee de forma intrínseca a su propia naturaleza. Por lo tanto en el contexto de Praga, según este autor, la reinversión de capital se daba en zonas centrales de la ciudad que se encontraban en desuso o con un uso menor del que podría tener respectivamente a su calidad ambiental, alejándose de las teorías de consumo y producción para proponer una teoría que se estructura según la calidad que determinados espacios físicos presentan de forma natural y los cuales aseguran una rentabilidad de las inversiones.

Como es posible verificar, cada teoría propone diferentes formas que puede asumir la gentrificación, sin embargo no se contradicen las una a las otras si no que se complementan en un contexto plural donde todas las definiciones son aceptadas y dependen más de cada caso en concreto que de una teoría general y unificadora, sin embargo la reinversión de capital en el espacio físico del entorno urbano se muestra como una característica común en todas ellas, lo cual relaciona directamente la gentrificación con los procesos urbanísticos y arquitectónicos a partir de 1970 especialmente, ya sea revitalización urbana, renovación urbana o algún otro proceso de inversión de capital en la arquitectura de la ciudad central.

- GENTRIFICACIÓN CONTEMPORÁNEA

Tras analizar un primer período de gentrificación clásica, se dispone de la base para analizar la segunda gran ola de la gentrificación, que empieza a darse en algún punto temporal situado entre 1980 y 1990, a su vez es bastante más compleja ya que muchos autores coinciden en que no existe una definición concreta de lo que es gentrificación y que esta puede ser reconocida en multitud de casos particulares con características diferentes, además de tener nuevas implicaciones desvinculándose así de definiciones como la de Glass o las de Smith entre otras muchas, las cuales no fueron negadas si no complementadas con nuevas descripciones.

- Nuevas formas de gentrificación.

Tras el período de gentrificación clásica, se observa todavía más pluralismo en la concepción sobre qué es exactamente la gentrificación, según recopilan Lees, Slater, y Wyly (2008) el desarrollo de la gentrificación en las últimas décadas ha dado pie a fenómenos como la gentrificación rural, la gentrificación de nueva edificación o la supergentrificación.

La gentrificación rural consiste en el mismo proceso de colonización por clases sociales elitistas, la diferencia es que en vez de darse en espacios urbanos se da en pequeños pueblos rurales apartados de la ciudad. Existen casos documentados de este tipo de gentrificación en Europa por ejemplo en Gran Bretaña, sin embargo no merece la pena analizarlos en profundidad ya que este fenómeno no tiene relación con el caso de estudio que ocupa esta investigación ya que se trata de un centro histórico urbano.

La gentrificación de nueva construcción implica principalmente la construcción de nuevas viviendas como método de gentrificar un área determinada aunque admite ciertos matices, según el propio Smith (2012) la evolución del fenómeno ha provocado que en la actualidad muchos casos que deben ser considerados gentrificación se desmarquen de las primeras definiciones de gentrificación clásica, al mismo tiempo este autor propone una nueva definición para el término relacionada con la reestructuración clasista del ambiente de los centros urbanos, según Smith la construcción de nuevas viviendas, la apertura de mercados e infraestructuras planteadas para atraer turismo la proliferación de bares y restaurantes de moda y la construcción de complejos de oficinas que albergaran grandes cantidades de trabajadores son un ejemplo de este tipo de gentrificación, ya que en ocasiones solo implica la nueva construcción de un solo equipamiento para que el fenómeno gentrificador comience a producirse, además la apertura de este tipo de servicios especialmente en zonas centrales o centros históricos implica evidentemente que los nuevos trabajadores de la zona busquen un lugar en el que vivir, cerrando el círculo de la gentrificación, una vez que se encuentran las nuevas infraestructuras por un lado y los gentrificadores por otro, se dan las condiciones también para un cambio socio-espacial de una zona de la ciudad en la cual los residentes originales, no suelen ser tenidos en cuenta. Toda esta ideología puede ser asociada con el pensamiento urbano de la mayoría de autores posmodernos, desde Venturi hasta los deconstructivistas europeos y americanos la aceptación de cualquier tipo de intervención urbana está patente ante el hecho de que existen múltiples realidades coexistiendo al mismo tiempo en un espacio-tiempo caótico y asimétrico, en donde las injusticias sociales forman parte de ese caos natural, y donde los proyectos urbanos que generan gentrificación son premiados por su condición de espectáculo o gusto popular y no criticados por su tendencia clasista cuando esta existe. Según Davidson, M.; Lees, L. (2005) la gentrificación de nueva construcción solo se da cuando es posible reconocer ciertos aspectos en el proceso como desplazamiento de habitantes originarios hacia otras zonas aunque sea de forma indirecta, entrada de nuevos residentes de clase media urbana, producción de espacio físico y estético asociado a la gentrificación o reinversión de capital en áreas urbanas con largos períodos de desinversión.

En tercer lugar Lees, Slater y Wyly (2008) hablan sobre supergentrificación, un concepto complejo y difícil de reconocer. La supergentrificación es la gentrificación de espacios anteriormente sometidos a un proceso de gentrificación, esto significa que una zona puede haber sido sometida a un proceso especulativo que ha atraído a nuevos habitantes poniendo de moda el espacio físico, lo cual al cabo de un tiempo termina por atraer a nuevos habitantes con mayor capacidad adquisitiva y provoca el desplazamiento de los primeros gentrificadores los cuales no pueden afrontar el

aumento de nivel de renta que la zona ha experimentado en el período de tiempo desde su llegada hasta su salida.

Como se observa en este período el fenómeno adquiere una pluralidad que se muestra en sintonía con el ambiente posmoderno fragmentario, ante la observación de la mutación que sufría la gentrificación autores representativos dentro de la temática renovaron sus definiciones sobre el concepto. David Ley (1996) proponía entender gentrificación como la renovación y reurbanización de espacios tanto residenciales como no residenciales, una descripción amplia y poco específica en la se puede abarcar prácticamente cualquier tipo de intervención urbana posmoderna, Clark (2005) propone una definición más acotada, para él la gentrificación era un proceso de cambio socio-cultural y espacial en el que influían las preferencias de los usuarios o consumidores, en definitiva, el concepto de gentrificación varía entre unos y otros autores de forma significativa.

- Gentrificación y globalización.

Para terminar esta pequeña aproximación al complejo fenómeno que es la gentrificación en el contexto contemporáneo, es necesario citar una vez más a Lees, Slater y Wyly (2008), estos autores establecen una relación directa entre los procesos globalizadores asociados al sistema económico neoliberalista y la gentrificación en la época actual, por lo tanto se está hablando de un fenómeno a nivel global que se puede dar en diferentes escalas y en cualquier lugar del planeta. También destacan la teoría de Neil Smith ya que en la actualidad sigue estando vigente y ha dado lugar a la aparición de muchos tipos de gentrificación, la diferencia potencial de renta es un poderoso condicionante del urbanismo contemporáneo, como se puede observar en el desarrollo urbano de finales de siglo XX, este fenómeno es especialmente visible por ejemplo en la ciudad de los promotores donde la rentabilidad de las inversiones condiciona el desarrollo urbano en su totalidad o en la transición de los planes urbanísticos neo-racionalistas hacia los planes de tercera generación más sometidos a las exigencias de la globalización, el sometimiento del urbanismo a las leyes del mercado global es evidente cuando se habla de competencia entre ciudades, por lo tanto las intervenciones urbanas orientadas a fomentar esa competencia global deben ser analizadas bajo el espectro de la gentrificación como bien indica Smith (2012), aunque cabe destacar que la gentrificación no tiene por qué ser siempre negativa, o un proceso urbano sometido al mercado no tiene por qué encajar siempre como un fenómeno de gentrificación, la pluralidad en la concepción del término abre muchas vías de interpretación

Otro aspecto importante, es la aparición de lo que Florida (2003) denomina clase creativa, cuando se refiere a la nueva generación de jóvenes con trabajos liberales o culturales, los cuales asumen frecuentemente el papel de trasladarse a las zonas que se encuentran en un proceso de gentrificación, durante la primera ola de la misma. Este colectivo es frecuentemente denominado también como fenómeno hipster, y su

instalación en una zona de la ciudad suele estar asociada a una posterior puesta en valor del barrio, ya que se genera una necesidad y deseo de consumo de la nueva zona revitalizada, aumentando progresivamente la demanda de vivienda, y también el valor del suelo. En muchas ocasiones el barrio llega a alcanzar valores de suelo tan altos, que estos primeros ocupantes se ven obligados a salir de nuevo en favor de nuevos habitantes con mayor poder adquisitivo en lo que se conoce como supergentrificación.

Como conclusión a este abordaje descriptivo cabe destacar que actualmente globalización y gentrificación tienen mucho en común, la gran competencia entre ciudades por atraer mercado, por ejemplo turístico, cultural, etc. ha barnizado las intervenciones gentrificadoras con una pátina de progreso que poca gente percibe de forma negativa a excepción de las personas que se ven directamente afectadas por el fenómeno, teniendo así que abandonar sus lugares de residencia, o por los colectivos sociales caracterizados por la nostalgia y la resistencia a la globalización, que sienten la necesidad de proteger, especialmente en Europa, la identidad y el patrimonio de los centros históricos ante la agresividad y la falta de moralidad de las inversiones privadas especulativas, muchas veces atraídas y potenciadas por la propia administración.

2.3. GENTRIFICACIÓN EN LOS CONTEXTOS EUROPEO Y ESPAÑOL.

- EL ESTUDIO DE LA GENTRIFICACIÓN.

Una vez resumidos los inicios del interés por el estudio de la gentrificación en España se tratará de establecer el método de análisis empleado para este texto. Como dice Duque (2010), para realizar un correcto análisis de este fenómeno no basta con establecer las bases que dicta la teoría a nivel internacional si no que es necesario desarrollar un análisis más profundo con la intención de encontrar las diferencias que existan entre la teoría generalista y el caso en concreto, para poder así definir los indicadores que comparten y los que no, además de establecer otros exclusivos.

A nivel general es posible determinar una coincidencia entre la mayoría de casos en ciudades españolas y la teoría de la diferencia potencial de renta de Neil Smith, lo cual facilitaría la localización de indicadores que puedan determinar en qué situaciones se está desarrollando gentrificación y de qué modo lo hace.

En primer lugar la rentabilidad del suelo de los centros históricos y de las zonas industriales en áreas centrales de la ciudad ha venido disminuyendo progresivamente de forma paralela a la apertura económica del país, ya que las ciudades tendían a la expansión quedando así las zonas centrales desvalorizadas tanto en el aspecto residencial como en el aspecto industrial. Por este motivo comienza un proceso de desinversión en la zona lo cual implica a su vez un proceso de degradación, que se mantiene como afirman gran cantidad de autores durante décadas, limitando las operaciones de rehabilitación a simples aspectos estéticos en edificios determinados o monumentos. Un período de desinversión y degradación debe ser analizado como

posible indicador de gentrificación, deben también ser estudiadas las posteriores acciones que impliquen inversión sobre la zona para examinar si consolidan la gentrificación, y en el caso de que así sea, para poder determinar los aspectos negativos y positivos de ese proceso en concreto.

En segundo lugar, si se considera que un proceso de gentrificación implica desplazamiento tal y como describe Ruth Glass (1964) entre otros muchos autores, es necesario también citar a Marcuse (1986) el cual refiere que pueden existir diferentes formas de desplazamiento.

Cuando el espacio en el que se produce la gentrificación es una zona residencial, el desplazamiento de habitantes originales es frecuente ya que el aumento del precio en la vivienda no suele ser frecuentemente asumible para las familias que se encontraban en el barrio antes de la intervención, obligando por lo tanto a un desplazamiento hacia zonas más accesible económicamente.

Cuando la intervención se realiza sobre espacios industriales o portuarios, los cuales se han quedado obsoletos, el factor del desplazamiento es mucho más sutil aunque también existe. A pesar de que la recalificación de una zona portuaria no implica un desplazamiento directo de habitantes, ya que no se trata de una zona residencial, suele venir asociada a un aumento del precio de la vivienda en las zonas colindantes. Marcuse identifica dos tipos de desplazamiento en estos casos, el desplazamiento indirecto y el desplazamiento por exclusión, el desplazamiento indirecto se produce cuando una intervención afecta a los espacios residenciales que la rodean elevando el valor del suelo en los mismos y obligando a los residentes a desplazarse ya que no pueden asumir este aumento en el precio de la vivienda y en los servicios; el desplazamiento por exclusión se produce cuando tras una intervención gentrificadora el precio de la vivienda sube de tal forma que se vuelve inaccesible para las clases populares, eliminando las posibilidades de que estas puedan tener acceso a una vivienda en ese espacio determinado.

Es frecuente encontrar en muchos autores referencias a la vivienda pública y protegida como un método de combatir el desplazamiento asociado a la gentrificación, aunque como Duque (2010) afirma, los proyectos de renovación o revitalización, ya sean de una zona portuaria o industrial obsoleta, un centro histórico, etc. no suelen venir acompañados de una preocupación por la oferta de vivienda pública asequible a las clases que antes residían en la zona, lo cual provoca que estas sea desplazadas y substituidas por una ola de gentrificadores normalmente asociados a un mayor nivel de renta. En palabras del propio Duque (2010) “el resultado es que una parte de la ciudad que antes habitaban se vuelve ajena a las clases menos pudientes. Por lo que, aunque inicialmente no hay un proceso de gentrification, los cambios desatados la acaban motivando.” (p. 55)

Todos estos aspectos relacionados con la gentrificación tienen una evidente relación con la arquitectura y el urbanismo, y este punto es el que realmente interesa en este estudio, Duque (2010) menciona que desde la perspectiva de arquitectos y urbanistas las

intervenciones que provocan gentrificación están habitualmente relacionadas con planes urbanísticos que pretenden transformar de forma considerable la realidad socio-económica de un barrio o de una zona determinada. Por lo tanto el objetivo asociado a los planes urbanísticos de revitalizar, dinamizar, etc. suele ser una máscara que justifica el cambio en una zona determinada, argumentando que ese cambio es evidentemente a mejor. Las actuaciones de este tipo más comunes en las últimas décadas tienden a la intervención sobre un espacio, ya sea residencial o no residencial, para revitalizarlo. Este hecho según Duque (2010) no es más que una forma de desplazar la atención de los problemas sociales que existían en la zona afectada por la intervención o incluso en áreas colindantes, ya que en vez de centrarse en solucionarlos, el objetivo es generar una nueva realidad que sustituya a la anterior, por lo tanto el riesgo de sustitución demográfica a corto o largo plazo es evidente. Obviamente la alta rentabilidad explicada a través de la teoría de la diferencia potencial de renta, es el principal motivo por el cual este tipo de intervenciones son más frecuentes en las últimas décadas, lo cual no implica que sean correctas desde el punto de vista socio-espacial.

- EL CONTEXTO EUROPEO FRENTE AL CONTEXTO AMERICANO.

El concepto de gentrificación nace en el entorno académico anglosajón y se desarrolla especialmente en Norteamérica, de ahí que la mayoría de estudios analicen específicamente ese modelo planteando algunas dificultades cuando se pretende extrapolar a otros continentes. Las condicionantes urbanas, sociales y económicas que han dado forma a la gentrificación norteamericana presentan notables diferencias con las europeas, por lo tanto es importante aclararlas para conocer en qué aspectos se puede aplicar a este estudio y en cuáles no.

En primer lugar es necesario reflexionar sobre el modelo urbano americano para poder así establecer las características que lo diferencian del europeo, según Xavier de Souza (2005) las dos características principales entorno urbano de Norteamérica son por un lado la tendencia de las ciudades hacia la dispersión, lo cual potencia el fenómeno de suburbanización dando forma a ciudades y áreas suburbanas con un área extensa y una baja densidad, por otro lado de Souza señala la marcada segregación del modelo urbano americano como otra de sus principales características, propiciando la aparición de barrios ocupados por clases sociales de menor capacidad adquisitiva y olvidados por la inversión pública.

El fenómeno de suburbanización es por lo tanto la característica urbana más destacable que diferencia el modelo anglosajón del europeo, las ciudades americanas tienden a la dispersión lo cual genera mayor segregación, mientras que las ciudades europeas tienden a la compactación registrando densidades poblacionales mucho mayores, para examinar gráficamente esta situación es posible comparar cuantitativamente los datos procedentes de ambos contextos como se muestra en la siguiente gráfica:

Número de viviendas del edificio	1	2 a 9	Más de 10
Estados Unidos: ciudades centrales	58,0	21,7	20,3
Estados Unidos: áreas suburbanas	78,1	11,0	10,9
Total Estados Unidos	75,1	13,0	11,9
España: capitales de provincia	8,1	19,0	72,9
España: coronas metropolitanas	33,1	22,8	44,1
Total España	33,0	22,7	44,3

Fig. 2.3.1. Tabla comparativa suburbanización y densidad América/ Europa realizada con datos censales de España (2001) y de American Housing Survey (2007).

En esta gráfica se considera a España como un ejemplo representativo de las ciudades europeas, se puede observar una gran diferencia entre las ciudades americanas y españolas especialmente en la densidad poblacional, en Estados Unidos prevalece la vivienda unifamiliar especialmente en las zonas periféricas, mientras que en España son los grandes edificios de más diez viviendas los que tienen mayor protagonismo especialmente en las zonas centrales de las ciudades y también en la periferia aunque de una forma más equilibrada respecto a las otras tipologías.

Otro dato fundamental es el índice migratorio, Estados Unidos tiene un flujo de inmigrantes mucho mayor del que puedan tener las ciudades europeas, por este motivo se ven agravados los problemas de segregación y desigualdad social y racial.

En el caso español el índice de inmigración es menor aunque ha experimentado un aumento en las últimas décadas, antes de la crisis económica de 2007 especialmente. La segregación de inmigrantes o clases sociales desfavorecidas en zonas centrales obsoletas y degradadas también ha sido un hecho aunque en ningún caso llega al nivel que este fenómeno ha tenido en los Estados Unidos.

- EL CONTEXTO MEDITERRÁNEO DENTRO DEL ENTORNO EUROPEO.

Las diferencias entre los modelos urbanos no se dan solamente en el ámbito continental, si no que dentro del mismo continente también pueden existir una gran variedad de modelos con grandes diferencias entre sí. En el caso de Europa este hecho es visible, ya que existen según Duque (2010) grandes diferencias entre los países del norte, centro y sur, impidiendo así crear una clasificación general que envuelva a toda Europa. Algunos autores como Pérez Jiménez y Cruz Andreotti (2003) o el mismo Duque (2010) mencionan que España se enmarca dentro del entorno mediterráneo, el cual incluye otros países del sur de Europa como Italia, Grecia, etc., a continuación se establecerán las características que este modelo tiene y como estas influyen para el estudio de la gentrificación.

En el caso de España existen una serie de características que definen la evolución del país especialmente a partir de principios del siglo XX, estas particularidades dan como resultado un contexto muy particular el cual es necesario entender para poder comprender el desarrollo urbano del país y la evolución de la gentrificación en el mismo.

Existen dos períodos fundamentales para entender el desarrollo del país desde los inicios de la industrialización hasta nuestros días, en primer lugar el período de guerra civil y dictadura, y posteriormente el período de democracia, apertura internacional y aproximamiento a Europa.

- Guerra civil y dictadura.

En primer lugar es necesario explicar la evolución del país durante el siglo XX, a principios del mismo, España se encontraba por detrás de otros países como Inglaterra o Estados Unidos, el fenómeno de industrialización era todavía débil, mostrándose con fuerza únicamente en el País Vasco y Cataluña, mientras el resto del país continuaba con un modelo de vida rural. A todo este clima hay que sumarle el comienzo de la Guerra Civil Española en el año 1936, esta finaliza en 1939 con la victoria del bando fascista, dando inicio a un período dictatorial que se alargó hasta la muerte de Franco en 1975. El impacto de la guerra civil provocó que España viviese un período muy diferente al del resto de países de su entorno, lo cual da lugar a una serie de características que han condicionado en gran medida el desarrollo urbano del país hasta nuestros días.

Uno de los datos más llamativos respecto al impacto que la Guerra Civil tuvo sobre la sociedad española es según Iranzo, J. (2002) que el nivel de renta existente en 1936, antes del comienzo del conflicto, no fue recuperado completamente hasta veinte años más tarde, en la década de 1950, lo cual es un dato significativo del catastrófico impacto económico que la guerra supuso para el país, a este dato hay que sumarle también la pérdida de gran parte de las infraestructuras industriales que poseía el país sobre todo en Cataluña y en el País Vasco. El impacto de la guerra no fue el único factor decisivo para el país, con la victoria del bando fascista se pusieron en marcha políticas altamente intervencionistas que rechazaban, en un principio al menos, la apertura económica hacia el exterior, provocando un desfase a nivel de desarrollo entre España y el resto de países europeos, los cuales se encontraban además en una etapa de gran desarrollo industrial y económico debido al contexto que el fin de la Segunda Guerra Mundial había generado.

Desde el punto de vista urbano, la guerra civil y los primeros años de dictadura se traducen en una amplia demanda de vivienda que el estado aborda con políticas intervencionistas, fomentando la producción de vivienda protegida como cita Ràfols (2000) e interviniendo en el desarrollo urbano de modo a frenar la expansión urbana, que representaba los ideales contrarios a la dictadura según cita Duque (2010), el régimen franquista veía representados en el modelo de ciudad ruralizada y en el modo de vida rural los valores tradicionales que ellos defendían. Toda esta ideología política respecto al crecimiento urbano se tradujo en la construcción de barrios satélite

separados por zonas verdes para responder al crecimiento urbano y al aumento demográfico que las ciudades estaban experimentando, de este modo el estado pretendía satisfacer las demandas de vivienda urbana pero controlando la expansión y manteniendo un estilo de vida rural, con el paso del tiempo muchos de estos barrios terminaron por ser espacios de exclusión social para la clase obrera. Durante este período los centros históricos mantuvieron su carácter residencial, albergando a la población original de la ciudad, ya que la vivienda periurbana estaba más orientada a los inmigrantes que venían del campo para trabajar en la industria.

En el año 1959 se inicia una etapa de cambio de rumbo en las políticas que el régimen estaba llevando a cabo, a partir de este momento se abandona el hermetismo y se comienza a fomentar una mayor apertura internacional, además el estado comienza a priorizar la liberalización económica frente al intervencionismo que venía llevando a cabo desde que Franco había subido al poder, esto se traduce en mayores libertades para la iniciativa privada. Este período es conocido como desarrollismo y es relatado perfectamente por Duque (2010) el cual apunta que la idea de este modelo es fomentar el crecimiento económico en la mayor medida de lo posible, partiendo de la base de que el crecimiento de determinadas zonas urbanas terminaría empujando al resto de ciudades a la misma situación. Este autor cita algunas consecuencias provocadas por el desarrollismo que han dejado huella hasta nuestros días, es cierto que durante este período se fomentó el crecimiento económico pero este crecimiento no estaba equitativamente distribuido, provocando notables desequilibrios a nivel regional y urbano, en muchas ciudades se intensificó la industrialización provocando así un enorme crecimiento del número de migraciones campo ciudad y consolidando el mayor éxodo rural que España había vivido hasta entonces.

El desarrollismo tuvo consecuencias notables en el ámbito urbano las cuales afectaron al posterior desarrollo del país y también a la aparición de gentrificación. Algunas de las medidas más influyentes en el ámbito urbano durante el período desarrollista las cita Duque (2010), por un lado la localización del suelo industrial se liberaliza y deja de estar en manos del estado central abriendo oportunidades a la iniciativa privada, respecto a las zonas de interés turístico también son liberalizadas permitiendo así la realización de construcciones en las mismas, otro aspecto fundamental es la vivienda ya que gran parte del crecimiento económico se apoyó en la construcción por lo tanto el Estado intentó fomentarla a través de la producción de Vivienda de Protección Oficial como se ve registrado en la Ley de Viviendas de Protección Oficial de 1963. Ante la gran demanda de vivienda en las zonas urbanas el Estado respondió con la construcción de barrios residenciales de Vivienda de Protección oficial, los cuales solucionaron la demanda cuantitativa pero no cualitativa de vivienda, estos barrios terminaron en muchos casos por convertirse en focos de segregación para la clase trabajadora por diversos motivos como la excesiva densidad, la falta de conexión con el resto de la trama urbana y una mala aplicación de los principios modernistas.

Otra consecuencia del desarrollismo es el abandono de los planes urbanísticos a nivel estatal en favor de planes a menor escala que actuaban en el ámbito municipal. Todas

estas medidas de apertura y liberalización se dan en un corto período de tiempo y con una fuerte intensidad, por lo tanto a pesar de que se consigue el crecimiento económico también se producen desequilibrios y situaciones urbanas particulares que no se dieron en otros países. Desde el punto de vista urbano el desarrollismo provocó numerosas situaciones de descontrol y falta de planificación según Duque (2010), lo cual terminó por traer consecuencias como la insuficiencia de suelo residencial e industrial, el deterioro de patrimonio histórico y arquitectónico especialmente en centros históricos y un excesivo nivel de construcción sin planificar que se mostró posteriormente falto de espacio para equipamientos y servicios públicos.

La construcción de barrios satélite para Vivienda de Protección Oficial se da sobre todo a partir del comienzo de la era desarrollista, debido a la necesidad de construir para dinamizar la economía, sin embargo el gobierno franquista llevaba tiempo utilizando otro tipo de medidas para atender la demanda de vivienda urbana de las clases populares, se trata de las viviendas de alquiler protegido, según Duque (2010) este tipo de alquileres han tenido un importante impacto como generadores de brecha potencial de renta, su origen data de 1944 con la ley general de Arrendamientos urbanos que es reformulada en 1956 y en 1964, es por lo tanto anterior al período desarrollista cuando el estado intentaba limitar el crecimiento urbano. Las características más destacables de las viviendas de alquiler protegido son los derechos que otorga a sus inquilinos, estos se encuentran en disposición de habitar la vivienda de por vida hasta pasadas dos generaciones, el precio del alquiler es fijado por el estado de forma anual aunque esas revisiones ni siquiera se hacían efectivas en muchas ocasiones. Esta situación terminó por provocar la creación de una brecha potencial de renta, las viviendas mantuvieron sus precios de alquiler social al mismo tiempo que el precio de suelo aumentaba, por lo tanto el precio del alquiler protegido fue progresivamente quedando por debajo del precio de mercado y generando la brecha, otra consecuencia es el abandono del mantenimiento de las viviendas por parte de los propietarios ya que el beneficio obtenido es inexistente comparado al que podrían obtener si su vivienda estuviese alquilada en el mercado corriente, para conseguir el desalojo de las familias de forma voluntaria el propietario facilita la degradación del inmueble permitiendo incluso que llegue al estado de ruina y así conseguir el desplazamiento de los arrendatarios y la total disposición de su inmueble para situarlo en un mercado en el cual obtendrá mayores beneficios. Como se puede observar, esta ley es una característica particular de España especialmente en relación a la gentrificación por lo tanto es un factor importante a analizar, ya que la presencia de vivienda de alquiler protegido en un barrio o un centro histórico puede ser el detonante para la creación de una brecha potencial de renta.

A modo de resumen general de este período se puede destacar que España se encontraba en una situación de exclusión respecto al resto de países europeos debido a la existencia de un régimen dictatorial excesivamente intervencionista y nacionalista. Durante un largo período de tiempo, este régimen aplicó políticas a nivel estatal con un elevadísimo nivel de intervencionismo afines a su ideología, lo cual marcó una gran diferencia entre el contexto urbano español y el de otros países en ese mismo período, mientras el fin de la guerra significó para Europa una etapa de crecimiento urbano y

económico en España el crecimiento se estancó, el estado apostaba por un modo de vida rural ya que el modo de vida urbano representaba una serie de conceptos contrarios al régimen, de este modo durante la primera etapa de la época franquista el crecimiento urbano se limitó a la construcción de barrios satélite para la clase obrera y en la limitación del crecimiento de suelo urbano, al mismo tiempo controlaban, gestionaban y limitaban los usos del suelo como el turístico o el industrial. A partir de la década de 1960 el estado toma un cambio de dirección político-económica, el país comienza a querer integrarse en su entorno y se produce una liberalización económica sin precedentes, se fomenta el crecimiento urbano e industrial de modo que las ciudades crecen de forma acelerada, Precado (1996) explica este fenómeno de forma magistral, según este autor el país se incorpora al modelo industrial europeo cuando el resto de países llevaban ya décadas desarrollándolo, por lo tanto el crecimiento que en otros lugares se da de forma progresiva en España adquiere una velocidad frenética, concretamente una sola década, por lo tanto el país alcanza los niveles de urbanización que otros países habían tardado décadas en conseguir en tan solo diez años dando lugar a fuertes desequilibrios territoriales y a intervenciones urbanas caóticas orientadas a atender las demandas económicas por encima de las demandas de calidad de vida, generando también un ambiente de corrupción por parte del poder a la hora de orientar el crecimiento urbano. Esta expansión urbana y económica se ve frenada poco después de 1973 por causa de la crisis internacional del petróleo, lo cual implica que la intensa industrialización vivida desde la década anterior se frene por completo pasando fugazmente a un modelo de economía terciaria, por lo tanto y citando a Duque (2010) España pasa de un modelo de economía agraria a un modelo de economía de servicios en un período de apenas veinte años, quedando la fase de intensa industrialización limitada a un período muy breve entre la década de los sesenta y la década de los setenta y dando lugar a una expansión urbana descontrolada y desordenada, esto termina generando profundos desequilibrios urbanos los cuales muchos todavía son observables a día de hoy.

- Fin de la dictadura. Entrada en el contexto europeo.

En el año 1975 fallece Francisco Franco, poniendo así fin a una dictadura de más de treinta años, como se indica en el punto anterior la apertura económica del país comienza en las últimas etapas del régimen con el desarrollismo de la década de 1960, desde este momento el país comienza a buscar el crecimiento económico potenciando la industrialización, la construcción y la inversión privada. Durante el período desarrollista la industria es el motor de la urbanización en las ciudades, por lo tanto el fenómeno de suburbanización y crecimiento urbano comienza a darse especialmente con la construcción de barrios obreros en las afueras para albergar a la población que se desplaza a las zonas industriales en busca de trabajo. El país abandona así su tendencia a la vida rural y a limitar el crecimiento urbano, produciéndose un fenómeno de suburbanización intenso, que alcanzó las cotas que otros países europeos llevaban décadas desarrollando, en apenas una sola década. Con la caída del régimen dictatorial

y la aparición de la democracia en 1976 el país continúa con esta tendencia desarrollista y de integración en el contexto económico europeo, Duque (2010) cita tres factores que influyeron en la configuración de la estructura urbana en relación a la gentrificación desde entonces hasta nuestros días, por un lado el fenómeno de suburbanización reflejo de las tendencias económicas del país, por otro lado la vivienda y sus particularidades asociadas al contexto y por último la inmigración.

La transición española viene acompañada por la crisis internacional del petróleo de 1973, aunque en España no se notaron especialmente sus efectos hasta aproximadamente 1976, el cambio de sistema viene acompañado de una transformación mucho más profunda marcada por el contexto internacional. La intensa actividad industrializadora que se venía llevando a cabo desde algo más de una década se detuvo en seco debido a la crisis del petróleo, por lo tanto la construcción asociada a la misma también, este hecho lo señala Duque (2010) apuntando que España pasó de un modelo rural a un modelo terciario con una etapa industrial fugaz entre medias. Otro autor que identifica este fenómeno es Andrés Precado (1996) el cual identifica además el período de 1981 a 1991 como la etapa de desarrollo postindustrial en la cual el turismo y el sector terciario se convierten en los motores de la urbanización, esto tiene una consecuencia directa que es el enorme crecimiento que se empieza a dar en zonas costeras turísticas, al mismo tiempo que el crecimiento se estanca en zonas del interior exceptuando Madrid. Como consecuencia, España se encuentra entre los países con menos centros industriales especializados del entorno europeo mientras los centros turísticos son más abundantes, un dato que es de fundamental importancia si se pretende analizar la gentrificación de zonas turísticas costeras.

El modelo de industrialización intensa y tardía no se da solo en España si no que es común en otros países del entorno Mediterráneo como Italia, el mismo Bernardo Secchi describe este fenómeno:

En algunas ciudades italianas la ciudad moderna ni siquiera existe: ciudad contemporánea y ciudad medieval se aproximan sin mediaciones. (...) La construcción de la ciudad moderna en Italia no solo ocupa un periodo bastante breve, su crisis es también casi inmediata; el paso a la ciudad contemporánea, repentino. (Secchi, 1999, p. 149)

El caso de la ciudad italiana tiene profundas similitudes con la ciudad española, todo el proceso de desarrollo urbano explicado hasta el momento se puede visualizar en la evolución urbanística de la teoría de la tendenza desde el plan Bolonia hasta los posteriores planes para Milán.

El fenómeno de suburbanización está siempre presente en los estudios sobre gentrificación, la brecha potencial del nivel de renta se suele dar, en el ámbito anglosajón, cuando la ciudad se expande hacia la periferia para satisfacer la demanda de vivienda suburbana de la clase media-alta, dejando así los espacios céntricos abandonados a las clases desfavorecidas y provocando a largo plazo el regreso de las clases medias al centro y el desplazamiento de los habitantes allí localizados hasta entonces hacia otras zonas de la ciudad.

En el caso español la suburbanización tiene características propias según Duque (2010), muchas de las cuales no comparte con los modelos anglosajones, la ciudad española parte de un núcleo central, normalmente un centro histórico el cual va creciendo ligeramente hasta la década de 1960, a partir de este momento crece desproporcionadamente si se trata de una ciudad con cierto peso industrial o turístico. Este crecimiento a marchas forzadas provoca que en períodos de tiempo relativamente cortos el núcleo inicial acabe absorbiendo gran parte de su entorno municipal envolvente generando un área metropolitana de mayores dimensiones, al mismo tiempo los pueblos de pequeña y mediana dimensión que se encuentra próximos pueden llegar a crecer hasta el punto de unirse en muchas ocasiones con el área metropolitana y formar una conurbación.

La elevada densidad poblacional caracteriza el modelo residencial español, por lo tanto el fenómeno de suburbanización tiene unas marcadas diferencias con el modelo concéntrico anglosajón. La tendencia a la alta densidad provoca que el fenómeno de suburbanización sea discontinuo según Duque (2010), lo que se puede traducir en una serie de núcleos de alta densidad poblacional que rodean al área metropolitana y que se relacionan con la misma a través de las infraestructuras de comunicación y transporte, la diferencia que esto supone con el modelo anglosajón es que este tiene una bajas densidades en áreas de gran extensión mientras el modelo español se compone de núcleos de alta densidad en extensiones de terreno más reducidas. Este es otro aspecto fundamental para realizar un correcto análisis sobre las diferencias que puedan existir entre la gentrificación descrita en los textos de origen anglosajón y la que se pueda producir en las ciudades españolas, el modelo de la brecha potencial de renta nace para explicar cómo el fenómeno de suburbanización terminó provocando el descenso del valor de suelo en las zonas centrales y generando una oportunidad de inversión a medio-largo plazo.

Las situaciones de riesgo de gentrificación más destacables se corresponderían según Duque (2010) a barrios populares de zonas centrales que cuentan con una situación privilegiada debido al fenómeno de ciudad compacta y a la falta de espacio en la ciudad central, barrios de clase media que han perdido parte de su población por el fenómeno de suburbanización lo cual ha provocado un período de ligero deterioro, y por último, otro caso recurrente son los centros históricos que tienen unas condiciones favorables para el turismo además de una situación privilegiada en el núcleo metropolitano, normalmente han sufrido períodos de fuerte degradación y han sido víctimas de la desinversión desde que se empezó a fomentar la construcción por encima de la

rehabilitación en España, perdiendo gran parte de su población original debido a que no podían competir con las condiciones de higiene, habitabilidad y movilidad que ofrecían las zonas periféricas de nueva construcción, en muchas ocasiones el nivel de degradación es tan grande que la brecha potencial en el nivel de renta generada es de enormes dimensiones. En el caso de los centros históricos existe alguna similitud con el modelo anglosajón, estos núcleos residenciales eran normalmente plurales y no pertenecían a un solo estrato social, con el avance del fenómeno de suburbanización la población de los mismos se desplaza hacia zonas de nueva construcción debido a que allí disponían de mejores condiciones de vida, este efecto terminó en muchas ocasiones por crear una zona de exclusión social en los núcleos históricos abandonados, donde las clases sociales más desfavorecidas se refugiaron y donde cualquier tipo de inversión de capital resultaba poco beneficiosa a nivel económico, lo cual recuerda a los casos americanos aunque solo sea vagamente. Décadas después se está produciendo un regreso del capital a estos centros históricos que recuerda también a los casos explicados en la literatura anglosajona, y provoca evidentemente el desplazamiento directo o indirecto de las personas que se habían establecido allí tras el período de abandono y también de las personas que nunca habían salido, normalmente gente de avanzada edad con rentas de alquiler protegido.

Las acciones de regreso del capital a los centros históricos españoles son normalmente denominadas como revitalización urbana, rehabilitación urbana, etc. al igual que en el modelo anglosajón y es sensible a provocar el desplazamiento de los habitantes que allí se encontraban con anterioridad, además cuando el estado de deterioro es muy elevado la brecha del valor potencial de renta también lo es, esto sumado a las buenas condiciones turísticas de la mayoría de centros históricos españoles y su localización privilegiada en zonas centrales del área metropolitana los convierte en un objetivo de gentrificación evidente, siempre que se entienda la gentrificación como una acción de explotación de la diferencia potencial de renta en una zona concreta que implica desplazamiento ya sea de forma directa o indirecta.

Para sistematizar la relación existente entre el fenómeno de suburbanización y la gentrificación en España es posible afirmar que las ciudades españolas se encuentran según datos expuestos por José María Feria (2010) todavía en proceso de expansión suburbana, estas zonas están compuestas por una mayor diversidad social que en el caso de las ciudades de ámbito anglosajón. La huida de la ciudad central hacia la periferia por las clases medias-altas asumida en el entorno anglosajón no tiene el mismo impacto en las ciudades españolas, ya que en el caso de nuestro país no se produce un abandono masivo de las zonas centrales debido a la suburbanización limitada, existen multitud de casos particulares pero en líneas generales las clases medias y altas no han tenido esa tendencia a abandonar las zonas centrales provocando que sea la clase trabajadora la que ocupe el espacio suburbano según indica Duque (2010). En algunas zonas centrales especialmente centros históricos sí que ha existido una pérdida de población considerable dando lugar a posibles situaciones de gentrificación aunque en ningún caso se puede comparar con los ejemplos anglosajones en cuestión de abandono, segregación social y degradación espacial.

Por lo tanto y para resumir este punto, el fenómeno de suburbanización presenta grandes diferencias al modelo anglosajón, los centros históricos tienen también características completamente diferentes, si se realiza un pequeño repaso sobre la teoría asociada a la gentrificación, probablemente en los centros históricos españoles es más sencillo hablar de una perspectiva de la producción o de la oferta, Duque (2010) coincide en emplear esta explicación para la mayoría de casos en este país, el motivo de esta afirmación es verificable en la evolución urbana explicada hasta el momento en puntos anteriores, una vez España comienza su apertura y liberalización económica pasa por una etapa de intensa industrialización en un corto período de tiempo, debido principalmente a la crisis del petróleo de 1973 la industrialización se detiene y el sector terciario especialmente el turístico se convierten en el principal motor de expansión urbana y económica en el país, este fenómeno llega hasta nuestros días, y trae una serie de consecuencias en el desarrollo urbano de las ciudades, ya que este ha dejado de estar progresivamente al servicio de la industria y de la ciudadanía pasando a estar al servicio de las lógicas de mercado, lo cual implica que las entidades encargadas de organizar el desarrollo urbano hayan centrado sus esfuerzos en detectar espacios con una diferencia potencial de renta elevada, una vez han sido localizados se fomenta la inversión para producir un mercado de vivienda que será acompañado de una campaña publicitaria, apoyada por las administraciones en muchas ocasiones, generando así el deseo de consumo en clases medias-altas, por lo tanto la demanda es en gran medida inducida y provocada por la aplicación de una teoría económica basada principalmente en la producción.

Para comprender en toda su amplitud el fenómeno de suburbanización español y su relación con el desarrollo de los centros históricos, es necesario tener en cuenta la evolución de la vivienda y la estructura urbana a partir de la transición. El autor Joan Rafols (2000) repasa algunas de las medidas políticas que afectaron a la urbanización a partir de la transición, en primer lugar destaca el Decreto-ley de 1976 en el cual se pretende aumentar la demanda de vivienda, como se ha repasado en el punto anterior los procesos de gentrificación en la ciudad española parecen fácilmente explicados a través de la teoría de la producción o de la oferta, la cual implica el fomento de la demanda, sin embargo este primer decreto ley tiene una característica particular, las ayudas se dirigen a entornos urbanos deprimidos y a clases sociales desfavorecidas, lo cual coincide cronológicamente con la etapa de carácter más social en la obra realizada en Italia por la tendencia, concretamente el Plan Bolonia en el cual se tenía en cuenta el aspecto social por encima del aspecto económico. Al igual que en Italia este tipo de intervenciones no tuvieron demasiada continuidad, ya que se demostraron incompatibles con otros factores que intervienen en la formación de la estructura urbana y la aplicación de este decreto es considerada por algunos autores un fracaso. En 1978 se publica otro decreto ley que pretende establecer unas condiciones mínimas en la calidad de las viviendas de nueva construcción, lo cual apunta claramente a una intención de regular el crecimiento urbano en términos cualitativos, la aplicación de este decreto tuvo también poco impacto. En los inicios de la década de 1980 el país se encuentra envuelto en una crisis económica lo cual implica que la demanda y producción

de viviendas descienda, esta etapa se destaca según citan Cortés, Fernández y Plaza (2001) la importancia que adquieren los movimientos vecinales y la acción comunitaria, obligando a la administración en muchas ocasiones a intervenir urbanísticamente para cumplir las exigencias demandadas por los ciudadanos.

Cuando la transición se asienta y el país comienza a crecer de nuevo económicamente se reactiva también la construcción, la década de 1980 es un período muy importante para el entorno urbano de las ciudades españolas. En 1983 se trasladan las competencias en cuestión de vivienda a las comunidades autónomas aunque la financiación sigue centralizada como explica Duque (2010), sin embargo el dato más importante de este mismo año para este estudio es la aprobación del Decreto ley de 1983 el cual incluye la rehabilitación de inmuebles como elemento a fomentar rompiendo con la dinámica que venía desde la época desarrollista centrada únicamente en la nueva construcción, lo cual provocó que los centros históricos entrasen en una dinámica de degradación por desinversión, un indicador de potencial gentrificación en el futuro frecuentemente citado en la teoría internacional. Durante esta década se aprueban una serie de medidas (Decreto de 1985, Decreto de 1987, Decreto de 1989, Reforma de 1990 y Plan Vivienda de 1992-1995) orientados a fomentar la vivienda de iniciativa privada ante la vivienda de protección oficial y aumentar también tanto la demanda como la producción de viviendas de nueva construcción, para ello la administración central y las comunidades autónomas actuaron directamente a través de planes urbanísticos y planes de vivienda. El proceso continuó creciendo hasta la crisis económica de 2007, el intenso proceso de urbanización y suburbanización llevados a cabo en el país en un período de tiempo tan corto terminó por mostrar sus profundos desequilibrios con la explosión de la burbuja inmobiliaria y la crisis del sector, lo cual conlleva evidentemente la detención de la suburbanización y de la construcción en general, pero no así de los planes de rehabilitación especialmente en los centros históricos.

Dando continuidad al aproximamiento de lo general hacia lo particular, el próximo punto a abordar será como se desarrollaron los centros históricos españoles a partir de la entrada de la democracia. Tal y como se cita con anterioridad, los centros históricos han sido descuidados especialmente desde el período desarrollista, esto implica no solo degradación por desinversión si no también destrucciones y derribos asociados a la visión moderna sobre la renovación urbana, por lo tanto la degradación de los centros históricos como zonas residenciales comienza aproximadamente en esta época, dependiendo de cada caso en particular. En los inicios de la década de 1980, una vez la transición se había completado, comienza a observarse según Duque (2010) una mayor preocupación por la defensa de los centros históricos especialmente en el ámbito municipal, como se ha citado anteriormente es en 1983 cuando se trasladan las competencias en materia de vivienda a las comunidades autónomas y también se empieza a percibir una mayor preocupación por la recuperación de los centros históricos en todo el territorio. Esta situación desemboca en la creación de una base legal durante toda la década de 1980 para fomentar la rehabilitación integral de los centros históricos

que según Troitiño Vinuesa (1992) no tuvo un impacto generalizado si no que dependiendo de la ciudad fue aprovechado en mayor o menor medida.

Además de las actuaciones a nivel estatal o autonómico, existen otros programas los cuales se dan especialmente durante las décadas de 1980-1990 gracias a la progresiva aproximación del país a las dinámicas europeas, de este modo se da la posibilidad de emplear fondos europeos dedicados a la repartición de la riqueza (fondos de cohesión) para financiar los proyectos de rehabilitación o revitalización de zonas específicas en las ciudades europeas entre las cuales se encuentran a menudo los centros históricos como cuenta Duque (2010), los casos más habituales son los proyectos URBAN financiados por la Unión Europea pero gestionados por las autoridades locales, el Casco Vello de Vigo cuenta con una intervención URBAN que será analizada en profundidad durante los siguientes puntos asociados al estudio de caso.

La década de 1990 no dio continuidad a esta inquietud por la recuperación de los centros históricos, según Precado Ledo (1996) la situación más común seguía siendo el estado de progresiva degradación. El crecimiento suburbano sumado a la decadencia de los centros históricos provoca una serie de consecuencias que afectan directamente a estos últimos, la reducción demográfica es una de ellas, agravada por la permanencia de las personas de avanzada edad, o lo que es lo mismo el envejecimiento de la población de los centros históricos, esto genera una base de personas que se encontrarían en una situación de riesgo de exclusión social si se produjese un proceso de gentrificación, otra consecuencia fue la sustitución demográfica, ante el vacío originado por la salida de gran cantidad de residentes hacia otras zonas de la ciudad y el aumento de la inmigración en el sur de Europa provocado por la tardía y fugaz industrialización, se produce la necesidad de viviendas para la mano de obra barata, normalmente inmigrantes, los centros históricos fueron empleados frecuentemente con este fin ya que parte de su capacidad residencial estaba vacía y la degradación del entorno provocaba que fuesen zonas poco atractivas para las clases medias y altas, por lo tanto los habitantes originales fueron indirectamente substituidos por colectivos en riesgo de exclusión social, inmigrantes y personas de la tercera edad que no habían abandonado sus hogares. En el aspecto económico, las zonas céntricas pierden protagonismo según Duque (2010), el cual afirma que las acciones de rehabilitación se centraban en algunos casos sobre edificios significativos que adquirieron una función administrativa como forma de proteger el patrimonio y fomentar la actividad de la zona y en otros casos sobre acciones más similares a la gentrificación. Este hecho lo plasma Troitiño Vinuesa (1992) en la siguiente cita:

Las zonas más deterioradas de los cascos antiguos de las grandes ciudades, barrios en situación crítica a nivel social y urbanístico, muchos de los centros históricos de ciudades medias y pequeñas, donde la cultura de la recuperación apenas ha penetrado más allá de la conservación de monumentos singulares,

continúan siendo afectados por procesos de degradación o de renovación especulativa. (p.12)

Ha quedado constancia en la obra de todos estos autores como se han ido produciendo las bases para la gentrificación en los centros históricos españoles durante las décadas de 1980 y 1990, la relación entre estos fenómenos y la falta de preocupación por la rehabilitación integral hasta finales de la década de 1990 han dado como resultado centros históricos degradados espacialmente y habitados por clases populares, inmigrantes y personas en riesgo de exclusión social, lo cual contrasta con el nivel potencial de renta que estas zonas podrían adquirir debido a su calidad paisajística y su situación privilegiada en el centro de la ciudad. A partir de finales de la década de 1990 en adelante comienza a darse una mayor preocupación por la rehabilitación integral de estos espacios según Duque (2010), dejando de lado la exclusiva atención que hasta el momento recibía el aspecto puramente arquitectónico y patrimonial, son diversas y diferentes para cada caso las intervenciones que se llevan a cabo a partir de este punto, en 2007 el sector de la construcción se viene abajo con el estallido de la burbuja inmobiliaria lo cual implica el estancamiento de la construcción y de la suburbanización, generando así un futuro incierto para el sector, el cual comienza a buscar alternativas entre las cuales se encuentra a menudo la recuperación de los centros históricos para integrarlos en las dinámicas económicas de la ciudad debido a su potencial.

2.4. SÍNTESIS.

Para culminar de una forma resumida la reflexión sobre todos los fenómenos que han sido expuestos en esta primera fase contextual del análisis es necesario tener en cuenta la separación espacial entre el urbanismo anterior a 1960 y el que se desarrolla posteriormente hasta la actualidad. Los modelos fundamentados completamente en pensamientos políticos o estéticos se mostraron insuficientes para solucionar la problemática urbana al igual que los modelos extremadamente mecanizados y funcionales, las experiencias anteriores a la Segunda Guerra Mundial dejaron en evidencia que el planeamiento integral del espacio urbano no es un modelo democrático ya que reduce la experiencia de lo real solamente a lo que el modelo considera oportuno.

Con el resurgimiento de las corrientes culturalistas de 1960 en adelante, parece claro que es necesario prestar atención a una enorme cantidad de factores a la hora de afrontar el desarrollo urbanístico, bajo mi opinión pensamientos como los de Jacobs, Cosby o Lefebvre tienen una gran validez hasta nuestros días aunque la realidad de nuestro contexto económico hace necesario prestar también atención a estos aspectos a la hora de trazar las estrategias y diseñar los proyectos urbanos que darán forma a la ciudad contemporánea, esto quedó patente con la evolución que en Italia evidenciaron los planes de tercera generación, intentando resolver un acercamiento entre el aspecto

social del urbanismo y el económico. Sin embargo en las últimas décadas se observa un mayor abandono en la atención a los aspectos sociales y una mayor atención a los aspectos económicos, la economía global y la gentrificación cada vez han ido ganando presencia en las grandes y medianas ciudades de los países tardocapitalistas de finales de siglo XX e inicios de siglo XXI, lo cual ha provocado en muchos casos un aumento de las desigualdades y la justificación de proyectos que se olvidan de todos y cada uno de los principios que Lefebvre, Jacobs, la Carta de Venecia y la Carta de Ámsterdam se encargaron de defender. El papel del arquitecto como consecuencia se ha venido debilitando y tras una etapa de optimismo en la escuela italiana de posguerra parece que la función de los arquitectos se está reduciendo una vez más al diseño arquitectónico puntual y al diseño de proyectos urbanos al servicio de los diferentes poderes que actúan en la ciudad posmoderna, ya que las ciudades son estratégicamente diseñadas por la lógica del mercado y no por la lógica urbana.

Llegados a este punto es necesario comprender que el enorme crecimiento económico que la economía Europea sufre especialmente a partir de la década de 1990 es debido a una mayor liberalización de los mercados y por ende también del mercado inmobiliario, lo que ha provocado la exaltación de la ciudad de los promotores en la cual los arquitectos son el intermediario que da forma a esos objetivos macro-económicos, si bien no en todos los casos esto es así, aunque la exageración facilita la comprensión del fenómeno que afecta especialmente a centros urbanos tradicionales o históricos. Mi opinión sobre la etapa contemporánea una vez analizado todo el proceso de desarrollo y también sobre lo que autores relevantes afirman sobre la gentrificación, es que el modelo de desarrollo urbano actual está completamente sometido a tendencias de consumo y mercado, mostrándose tan generalista como otros modelos anteriores. Tras la última crisis económica a nivel mundial de inicios de siglo XXI, se ha demostrado la fragilidad del tardocapitalismo financiero y del neoliberalismo, por lo tanto también deja patente el riesgo de subordinar el desarrollo del espacio urbano a sus principios estratégicos, no solo la crisis económica ha generado dudas si no que como se ha observado en relación a la gentrificación, la implementación de estos principios en el desarrollo urbano han generado más situaciones injustas de las que ha resuelto, y a pesar de que el capitalismo es defendido por muchos por ser el único modelo que asegura la democracia y libertad al menos de oportunidades de cada individuo, la realidad dista bastante de esa utopía tardocapitalista. Es realmente necesario que arquitectos, geógrafos, sociólogos urbanos y demás especialistas en el desarrollo socio-espacial y las relaciones urbanas, tomen de nuevo parte en el desarrollo de los planes estratégicos, los proyectos urbanos y arquitectónicos, el arquitecto ha sido dotado de una formación que lo hace válido para encarar estos procesos en todas sus escalas, es necesario también revisar teorías como las de Lefebvre o Jacobs, en relación a la participación de los ciudadanos en el desarrollo de sus propios entornos socio-espaciales, para poder así combatir las injusticias que el actual modelo viene generando a través de una estrecha cooperación de profesionales, entre los cuales debe estar presente el arquitecto, y en la que la participación de la ciudadanía es indispensable si se persigue un entorno urbano realmente democrático, en el que se respete la libertad

de las pequeñas comunidades que lo conforman. Al mismo tiempo, debe existir margen para introducir en cierta medida y de forma controlada, las lógicas del mercado en este proceso. España se encuentra en un modelo de sociedad globalizada y subordinada a las lógicas tardocapitalistas y neoliberales, dependiendo el bienestar económico de las ciudades, en gran medida, de lo integradas que se encuentren en este sistema, siendo necesario establecer límites al nivel de la influencia que poseen, especialmente sobre zonas urbanas con valor histórico o simbólico para la memoria colectiva o representativas de la sociedad urbana, en las cuales se desarrollan una alta cantidad de dinámicas asociadas a la cotidianeidad de las clases populares.

La función de los arquitectos en los inicios del siglo XXI, debe estar orientada en parte a por lo menos criticar el modelo actual de desarrollo urbano para poder así reivindicarse como componentes de los equipos de desarrollo estratégico, ocupando un lugar en el planeamiento urbano de la ciudad contemporánea para así poder gestionar las relaciones entre democracia urbana, derecho a la ciudad, economía, etc. aspirando a un equilibrio urbano más fundamentado en la igualdad y en la democracia.

Gracias a su formación los arquitectos están preparados para mediar entre la opinión de la ciudadanía, la de otros profesionales multidisciplinarios y la de los agentes económicos. Además, también de los arquitectos depende el diseño de los proyectos urbanos a una menor escala que los planes de desarrollo estratégico y en último lugar el diseño de la arquitectura a la escala más reducida, también en esta fase debería mostrarse la preocupación por el equilibrio socio-económico y cultural. Para culminar esta conclusión, decir que en el contexto actual el arquitecto está lógicamente sometido a los poderes que desarrollan la estrategia urbana, como ya se ha citado, son normalmente de carácter macro-económico, la intención de esta conclusión es más una llamada de atención hacia la consideración de replantear el total control del desarrollo urbano por la economía o las lógicas del mercado inmobiliario, limitando su influencia aunque no negándola, ya que existen argumentos para poner en duda su efectividad al menos en aspectos como el sociológico o el comunitario. Este cambio requiere en un principio de la crítica de los propios profesionales, como sucedió en la etapa de posguerra, y una reivindicación por parte del arquitecto de participar junto a la ciudadanía y otros profesionales multidisciplinarios en el desarrollo estratégico, donde se debe gestionar hasta qué punto se privilegian las lógicas de mercado, que factores sociales deben ser tenidos en cuenta, que opina la ciudadanía, etc. Cuestiones que no son nuevas y que muchos otros autores han reivindicado en su momento.

Este punto concluye la última fase del abordaje a la gentrificación en Europa y concretamente España, posteriormente se dará inicio al estudio de caso que ocupa este trabajo, se trata de analizar la evolución urbana del centro histórico de Vigo, concretamente la parte conocida como el Casco Vello. El objetivo principal es identificar si existen indicios de gentrificación en el centro histórico de Vigo y estudiar qué efectos ha producido a nivel espacial, tal y como recomienda Van Weesep (1974) el cual hace hincapié en la necesidad de enfocar los estudios sobre gentrificación en los efectos que esta produce más que en las causas que la originan. Para analizar estos cambios es

necesario examinar la historia urbana a nivel general de la ciudad, aportando una mayor profundidad en las actuaciones urbanísticas promovidas por la administración desde la década de 1980 hasta la actualidad.

El inicio de la segunda parte de la investigación, el estudio de caso, comenzará con la última fase del aproximamiento tal y como se ha venido realizando hasta el momento, en este caso se abordará la realidad de la ciudad de Vigo y su evolución, especialmente de la zona correspondiente al Casco Vello, para poder así encuadrar su contexto en toda esta teoría general que se ha descrito en los capítulos anteriores.

Antes de abandonar la fundamentación teórica para pasar al análisis de los datos relacionados con el estudio de caso, se realizará una recapitulación de forma sintetizada, en la cual se pretende establecer la relación existente entre urbanismo y gentrificación.

La gentrificación, tal como se ha determinado, puede darse de diversos modos, pero en todos ellos se repite un mismo indicador, el cual se corresponde al impacto verificable desde el punto de vista espacial. Para que sea posible la existencia de una brecha potencial de renta o rent-gap, especialmente en un entorno histórico, es necesario un anterior proceso de degradación, la cual suele darse tanto a nivel social como espacial. La degradación de los centros históricos está estrechamente relacionada con las estrategias urbanísticas inherentes al urbanismo progresista, sobre todo a las teorías modernistas y modernas, destacando para el caso de España en particular el fenómeno del desarrollismo y la fuerte suburbanización.

La aparición de la gentrificación puede darse por tanto, en estrategias de urbanismo de rehabilitación moderno y posmoderno, en el primero de los casos, está asociada a la renovación urbana a través de demoliciones y nuevas construcciones, con el objetivo de llevar a cabo una sustitución demográfica en una zona determinada o de introducir nuevas dinámicas asociadas a un mejor aprovechamiento de la centralidad del espacio histórico, hecho que provoca de forma indirecta cierta renovación demográfica al introducir nueva oferta de empleo en un barrio la cual no está orientada a los habitantes establecidos en la zona.

En el segundo de los casos, asociado al urbanismo de rehabilitación posmoderno, la gentrificación aparece frecuentemente a través de proyectos de revitalización urbana y rehabilitación urbana, una vez se abandona la visión peyorativa sobre los centros históricos, aceptando su forma e incluso valorizando su identidad e individualidad. Este cambio de perspectiva se asocia a las principales características de la posmodernidad, las cuales se han traducido en la teoría de la arquitectura y el urbanismo en fenómenos como el new urbanism, la ciudad mercadológica, la ciudad de los promotores, y así una serie de procesos que se aprovechan de la manipulación de la historia en favor de los intereses de mercado, en los cuales se fundamenta en muchas ocasiones la visión posmoderna. De este modo se da lugar a la gentrificación a través del urbanismo de rehabilitación posmoderno, en primer lugar existe un período de degradación, el cual genera una brecha de valor o de funcionalidad, cuando se trata de un centro histórico el espacio se revaloriza con el paso a la mentalidad posmodernistas y hace posible la

implementación de planes y estrategias orientados a fomentar el deseo y la necesidad de consumo de ese espacio, hecho que se inicia en prácticamente todos los casos con la rehabilitación formal del espacio y la introducción de nuevas dinámicas socio-económicas, las cuales pretenden fomentar la revitalización socio-espacial del entorno generando así múltiples olas de gentrificación con diversos niveles de intensidad y características diversas. Por tanto, es necesario comprender la necesidad de cierta sensibilidad cuando se trata de abarcar proyectos de rehabilitación y revitalización urbana en espacios sensibles, valorando no solo su potencial en cuanto a localización e individualidad, sino también los agentes sociales que allí se encuentran previamente.



Fig. 2.3.3. El Dr. Dan explica la gentrificación

3. CONTEXTUALIZACIÓN

3.1. LOCALIZACIÓN Y DISTRIBUCIÓN ADMINISTRATIVA.

El municipio de Vigo está situado en la provincia de Pontevedra, a su vez localizada en el suroeste de Galicia. Pontevedra es junto a Ourense una de las provincias gallegas que limitan con Portugal.

La ciudad viguesa está situada en un enclave de marcada geografía en el interior de la Ría de Vigo, con la cual limita hacia noroeste. En su parte noroeste limita con el municipio de Redondela, al este se encuentra el de Mos, al sur los municipios de Porriño y Gondomar y al suroeste el de Nigrán.

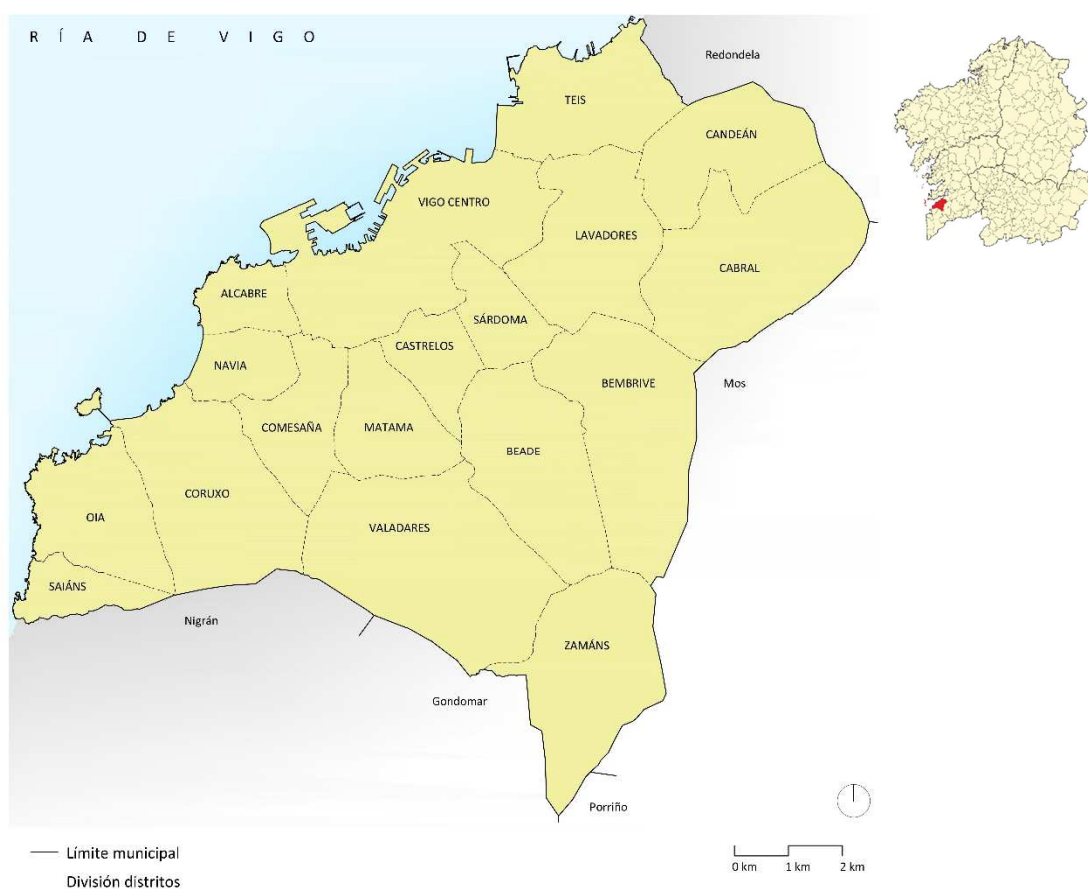


Fig. 3.1.1. Vigo en Galicia y término municipal de Vigo.

El término municipal de Vigo cuenta con una superficie total de 110 Km² dividida en 18 distritos, tiene un población aproximada de 297.000 habitantes con una densidad de 2755 habitantes/ Km², aunque diariamente trabajan, estudian y viven en la ciudad casi medio millón de personas según el Concello de Vigo. El municipio vigués representa el 32% de la población de la provincia de Pontevedra y el 12% de la población de Galicia.

La estructura actual de los distritos viene de la antigua distribución parroquial del territorio, en la actualidad el municipio cuenta con 18 parroquias y un área central. En

períodos anteriores existía un mayor número de parroquias, la distribución parroquial data aproximadamente entre los siglos XI y XII cuando era la única que se aplicaba.

La estructura municipal también ha variado con el tiempo, en el año 1836 se pasa de la división parroquial a la organización municipal con la institución de tres municipios, Vigo, Bouzas y Lavadores. Dentro de cada uno de ellos las parroquias son la base estructural. Durante el siglo XX tanto Bouzas como Lavadores fueron absorbidos por el municipio vigués formando el actual término municipal.

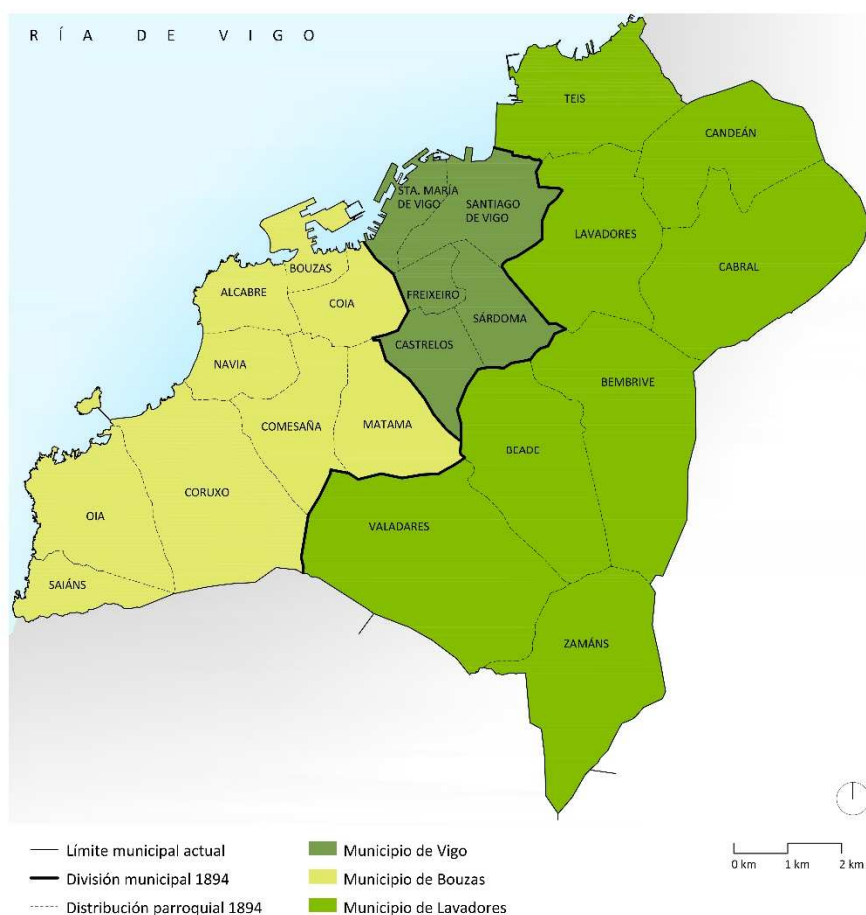


Fig. 3.1.2. Distribución parroquial y municipal en 1894.

3.2. DEMOGRAFÍA.

La ciudad de Vigo ha experimentado un marcado aumento poblacional desde el siglo XVII, actuando además como elemento dinamizador de las ciudades y municipios adyacentes (Pereiro, 1981). Antes del siglo XVII la ciudad no era más que una pequeña villa medieval dedicada a la pesca, la agricultura y el pequeño comercio. Los factores más importantes para el gran aumento poblacional sucedido en los siglos posteriores fueron el crecimiento de su actividad portuaria, su buena localización y la llegada de

inversores catalanes a la ciudad que dinamizaron el comercio portuario hacia Europa y América. Los primeros datos demográficos conocidos datan de un censo realizado en el año 1679 en el que se indica que la ciudad contaba con 1500 habitantes, casi dos siglos después en el año 1800 la cifra había ascendido aproximadamente a 7500 habitantes según Pereiro (1981). Gracias al gran crecimiento que la ciudad y el puerto experimentaron desde el siglo XVII hasta el siglo XIX Vigo consigue el título de puerto de primera categoría, sus exportaciones e importaciones aumentan a partir de entonces en gran medida. En los inicios del siglo XX, el número de habitantes habría ascendido ya a 23.144 con un total de 4992 hogares.

Durante el siglo XX y XXI se producen importantes hechos a nivel demográfico y territorial, en el año 1904, Vigo se anexiona con el municipio de Bouzas aumentando así la población del municipio a 41.500 habitantes en 1910, en el año 1941 se anexiona con el de Lavadores, lo cual lleva la cifra de habitantes a superar los 136.000. A partir de 1950 la ciudad recibe un impulso a su industrialización, esto sumado a la progresiva mejora que el puerto seguía experimentando provoca un enorme aumento demográfico especialmente hasta la década de 1970. A partir de 1981 se observa un menor crecimiento poblacional debido a la pérdida de impulso de la industria, datos publicados por el Concello de Vigo muestran que en 2014 la ciudad ha descendido muy ligeramente en número de habitantes, en parte debido a la crisis económica de 2007.

Evolución demográfica.

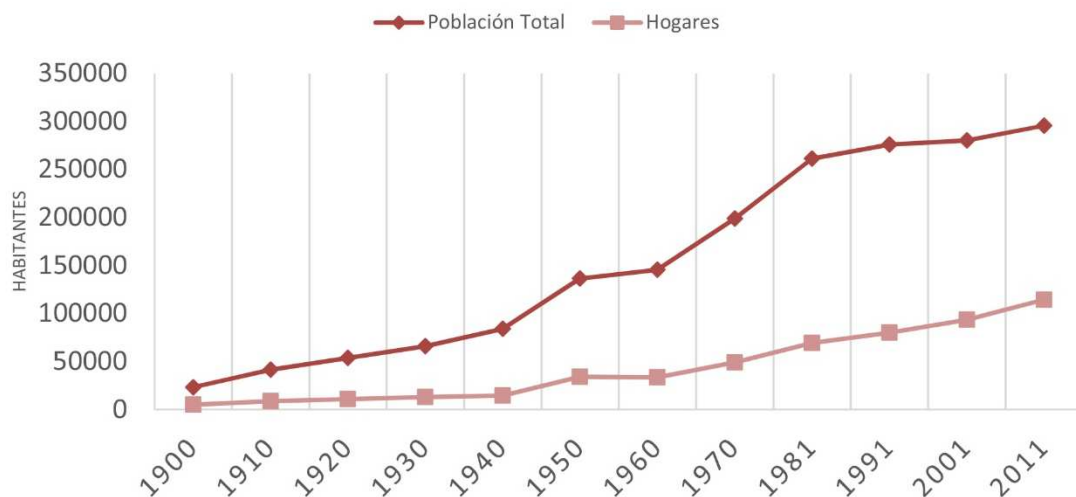


Fig. 3.2.1. Evolución demográfica del municipio de Vigo desde 1900 hasta 2011.

El término municipal de Vigo ha pasado de 136.000 habitantes en 1950 a más de 290.000 en 2011, este dato revela el número de personas que llegaron a la ciudad por diversos motivos durante la segunda mitad del siglo XX, una vez consolidado el término municipal. El progreso económico e industrial de la ciudad ha funcionado como polo de atracción para inmigrantes de diversas. Como se puede observar en la siguiente tabla sobre el saldo migratorio, desde 1995 hasta 2005 se observa un exagerado crecimiento

de las inmigraciones procedentes de países extranjeros, cifra que empieza a descender aproximadamente a partir de 2007 debido a la crisis económica.

Respecto a las migraciones dentro del propio país, Vigo mantiene un saldo ligeramente negativo a nivel nacional que se está revirtiendo en las últimas décadas, la ciudad recibe un porcentaje considerable de personas que proceden de otras partes de Galicia y mantiene un saldo negativo respecto otras zona dentro de la provincia de Pontevedra, aunque este dato tiende en las últimas décadas también a revertirse.

El fenómeno migratorio es un factor importante para analizar la gentrificación debido a que gran parte de los inmigrantes extranjeros que llegan en busca de oportunidades no disponen de una gran capacidad adquisitiva y terminan por alojarse en las zonas deprimidas de la ciudad (Duque, 2010), lo cual ha implicado como se cita en el marco teórico, que exista en España una tendencia de algunos colectivos de inmigrantes en riesgo de exclusión social a ocupar los cascos históricos en avanzado estado de degradación como es el caso de Vigo.

Saldo migratorio.

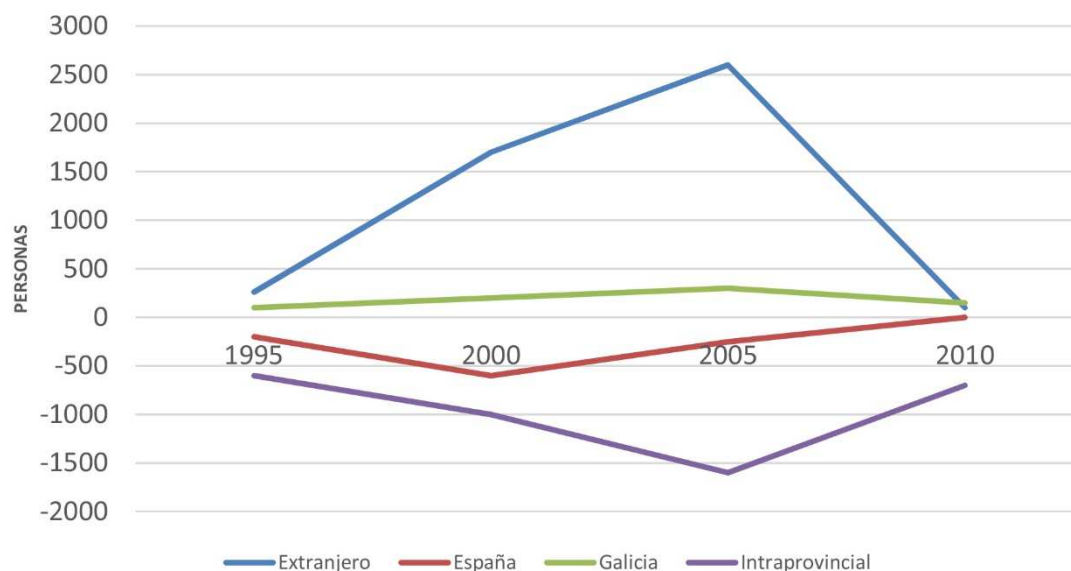


Fig. 3.2.2. Gráfica de evolución del saldo migratorio en Vigo desde 1995 hasta 2010.

3.3. ASPECTOS ECONÓMICOS.

En el aspecto económico Vigo siempre ha sido una ciudad estrechamente unida al mar, entre sus actividades económicas destacan el sector pesquero, la industria, el comercio el turismo y el sector servicios. Según datos del Instituto Gallego de Estadística en el año 2013 Vigo fue la ciudad con mayor PIB de Galicia.

Puerto de Vigo.

La ciudad de Vigo cuenta con una de las mayores infraestructuras portuarias de España. El puerto está dividido en varios sectores divididos según su funcionalidad entre los que se encuentran dos terminales comerciales, una zona dedicada a la construcción naval, una amplia zona dedicada a la pesca y una última zona reservada para el tráfico de trasatlánticos y las embarcaciones deportivas.

El puerto pesquero de Vigo ha sido históricamente uno de los más importantes del país e incluso a nivel mundial debido a la enorme cantidad de capturas que se registran cada año, incluyendo también toda una industria relacionada con las conservas y los congelados. Las funciones comerciales han ido cada vez ganando más importancia desde los inicios del siglo XX hasta nuestros días, con la ampliación y mejora de las infraestructuras el puerto ha alcanzado una capacidad considerable, una de las terminales de mayores dimensiones está dedicada en la actualidad exclusivamente a la exportación de la producción automovilística de la ciudad. La estación de transatlánticos y el puerto deportivo han experimentado una importante transformación en las últimas décadas, situando a la ciudad como uno de los principales polos de atracción para el turismo de este tipo dentro de la franja atlántica.

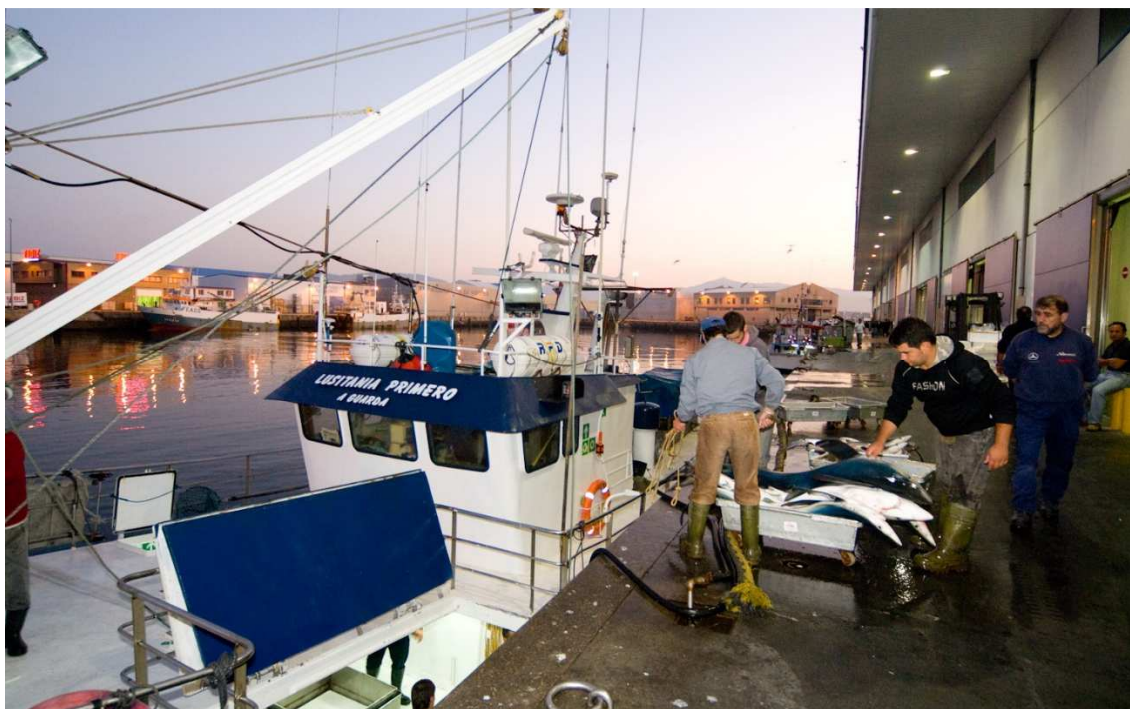


Fig. 3.3.1. Puerto pesquero de Vigo. Pequeña embarcación descargando la captura.

Zona franca.

El municipio vigués cuenta con una zona franca desde el año 1947, esta fue situada en la ciudad con la aprobación del gobierno central y desde entonces ha sido el principal motor económico junto al puerto de la ciudad. Gracias al régimen aduanero especial, el tráfico de mercancías del puerto ha aumentado considerablemente desde la década de 1950 impulsando también la explosión demográfica. Además la zona franca se encarga de la promoción de suelo e infraestructuras de carácter industrial y comercial en el municipio y en toda su zona de influencia. Su órgano rector es el Consorcio de la Zona Franca integrado por un grupo compuesto por dirigentes locales y nacionales y además de una serie de vocales pertenecientes a otros ámbitos.

Las principales actividades de la zona franca incluyen la creación de polígonos industriales, el desarrollo del puerto de Vigo y la mejora de las infraestructuras para la industria automovilística. Actualmente la zona franca cuenta con cinco polígonos industriales entre los que se destaca la actividad automovilística, especialmente Citroën y sus múltiples industrias auxiliares. Además de la industria automovilística y sus auxiliares, la zona franca alberga variedad de actividades, promoviendo la especialización en otros sectores como la aeronáutica.



Fig. 3.3.2. Terminal Bouzas. Dedicada a las exportaciones automovilísticas de Citroën.

Comercio y turismo.

Debido a su privilegiada localización, sus paisajes, su ría y sus agradables temperaturas veraniegas, la ciudad de Vigo es uno de los principales polos de atracción de turismo. La ciudad está conectada a través de infraestructuras viarias a toda la comunidad autónoma de Galicia, al norte de Portugal y a las principales ciudades de España, además Vigo cuenta con un aeropuerto que cubre los trayectos principales a nivel estatal incluyendo algún otro de importancia a nivel europeo. Como ya ha sido mencionado con anterioridad, el turismo de cruceros es uno de los principales exponentes de este tipo de industria en el municipio, gracias a la capacidad e infraestructuras del puerto de transatlánticos, la ciudad está preparada para recibir periódicamente embarcaciones de enormes magnitudes, según datos del Concello de Vigo la ciudad acogió en 2012 a 260.000 turistas de este tipo repartidos en 108 escalas.

Por lo tanto Vigo se nutre del turismo regional, estatal e internacional principalmente a través de sus carreteras, aeropuerto y puerto. El turismo marítimo ha experimentado un gran crecimiento en las últimas décadas debido a las inversiones que se han realizado para ampliar y reestructurar la estación de transatlánticos, adyacente al Casco Vello y a la zona de ensanches de la ciudad, esta localización convierte al turismo de transatlánticos en una enorme oportunidad a nivel económico en la cual los dirigentes locales confían para contrarrestar la pérdida de empuje de la industria en la última década.

La ciudad cuenta con también con múltiples superficies y centros comerciales, además de una zona económica y comercial situada en la zona de ensanches del siglo XIX e inicios del XX. El elevado valor paisajístico de la ciudad y su entorno más próximo, la existencia de abundantes infraestructuras de comunicación y la abundante oferta comercial han convertido Vigo en una de las principales ciudades turísticas de Galicia y de la franja atlántica.



Fig. 3.3.3. Vista aérea de la terminal de transatlánticos (derecha), el centro comercial A Laxe (medio) y el Casco Vello (izquierda).

3.4. DESARROLLO URBANO EN EL CASCO VELLO DE VIGO

El desarrollo urbano del Vigo contemporáneo comienza a desenvolverse aproximadamente en el siglo XIX, antes de esta fecha la estructura urbana era la propia de una villa medieval amurallada con una serie de barrios extramuros. Muchos autores han reconocido el urbanismo de Vigo durante el siglo XX como un claro ejemplo de arquitectura tardo-racionalista muy influenciada por las teorías de la modernidad y con resultados negativos. A continuación se desarrollará un análisis superficial y a una escala considerable de las diferentes épocas que han ejercido influencia en la creación y transformación del antiguo núcleo medieval (Casco Vello) y sus áreas urbanas adyacentes.

Origen del asentamiento.

Los orígenes los primeros pobladores de entorno que hoy configura la ciudad de Vigo se sitúan en la época prerromana pero no existe un consenso de la fecha exacta. Los habitantes de aquel entonces eran tribus celtas que se asentaban en poblados fortificados denominados castros. Existían en la zona dos poblados importantes, uno situado en la cima del monte del Castro y que se extendió por su ladera norte, y otro situado en la zona de Santiago de Vigo que posteriormente fue trasladado a la parte más baja de la falda norte del monte del Castro, justo en el enclave que ocupa actualmente el Casco Vello (Martínez, 2008).



Fig. 3.4.1. Representación del poblado castrense situado en el monte de O Castro.

A partir de los siglos II-III existen evidencias de la existencia de un núcleo romano que según Lucas Labrada era conocido como Vicus Spacorum, aunque se especula con que el poblado se habría fundado con anterioridad. El vicus romano tenía un tamaño considerable y acumulaba una gran parte de la actividad comercial y económica de toda la comarca.

La ciudad medieval.

Tras la caída del imperio romano la península ibérica es invadida por los pueblos bárbaros. Debido a los constantes ataques sobre las ciudades, los reyes comienzan a conceder tierras y feudos a los vasallos eclesiásticos del Reino de Galicia, formando así el régimen feudal del cual Vigo formaba parte como pequeña villa marinera.

Las invasiones marítimas destruyeron la ciudad en numerosas ocasiones, este hecho llevaría unos siglos después al levantamiento de la muralla, como sucede en la mayoría de villas medievales costeras en Galicia. Según Nicolás Taboada Leal, cronista oficial de la ciudad de Vigo hacia 1840, la población se distribuía principalmente en la zona intramuros, entre el mar y el monte de O Castro y en el barrio extramuros del Arenal, aunque cabe destacar que existían otros barrios fuera de las murallas como es el caso de la Ribera del Berbés (Pereiro, 1981).



Fig. 3.4.2. Plano de la villa medieval de Vigo en 1597 todavía sin murallas. En la imagen se puede observar el núcleo medieval que posteriormente estaría amurallado (1), el barrio del arenal (2), el barrio del Berbés (3) y la situación del primitivo poblado de O Castro (4). El mapa está orientado hacia el sur.

Durante el siglo XVI la población comienza a aumentar ligeramente debido al notable aumento de la actividad comercial, sin embargo las invasiones marítimas, las batallas y las calamidades continuaron sucediendo e impidieron un crecimiento mayor de la ciudad. En el año 1656 se ordena la fortificación de la villa según Martínez (2008), incluyendo el levantamiento de las murallas.

El fin de las principales guerras y el aumento de la protección marítima en las villas medievales costeras de Galicia traen consigo una etapa de crecimiento en el sector

comercial y marítimo a partir del siglo XVIII. La ciudad de Vigo pasa de ser una villa marinera a convertirse en un importante núcleo comercial. Según Pereiro (1981), durante este siglo empiezan a llegar a la ciudad mercaderes e industriales catalanes, los cuales se instalan en el barrio de Arenal e introducen la industria conservera, que pronto se convertirá en uno de los principales motores económicos de la ciudad, además también se dedicaron a la industria textil y al comercio del vino y ultramarinos. Durante esta etapa la actividad comercial de la ciudad aumenta considerablemente cubriendo rutas con Europa y América, además de abastecer de pescado, vino y otros alimentos a múltiples regiones españolas. El progreso económico y demográfico trae consigo una nueva mentalidad respecto al espacio urbano, el cual hasta ese momento se definía por razones defensivas debido al contexto bélico del período anterior, pero que se empezaba a mostrar insuficiente para albergar al creciente número de habitantes en unas condiciones de higiene y salubridad.

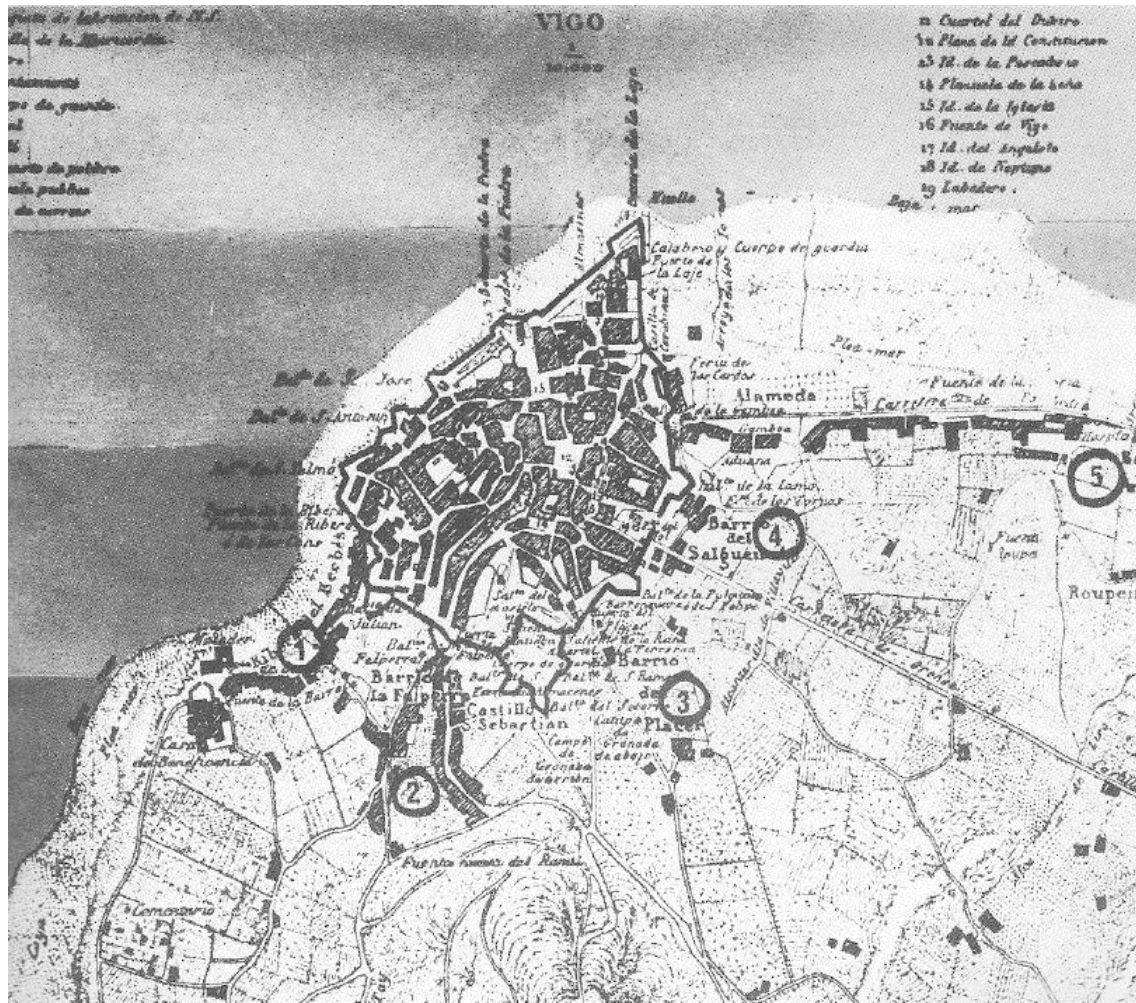


Fig. 3.4.3. Plano de Vigo en 1856 realizado por Francisco Coello y Pascual Madoz. Se puede observar la localización de los barrios extramuros del Berbés (1), la Falperra (2), Placer (3), el Salgueiral (4) y el Arenal (5) además del núcleo medieval amurallado en la zona central.

Comienzo del urbanismo vigués. Siglo XIX.

Los desafíos planteados por el crecimiento urbano durante el siglo XVIII provocaron la aparición de los primeros proyectos de ensanche que albergasen a la creciente población en los inicios del siglo XIX. El proyecto de ensanche es una herramienta utilizada en el urbanismo de la modernidad para realizar ampliaciones y mejoras en las tramas urbanas de las ciudades que acometiesen un crecimiento demográfico exigente, sumamente empleado en la España del siglo XX.

El primero proyecto de ensanche propuesto para la ciudad es plano de José Muller encargado en el año 1810, aunque existe un plano similar datado en 1807 del cual se desconoce la autoría y que habría sido la base de la propuesta realizada por Muller. El plano de 1807 proponía la ampliación de la ciudad hacia el barrio del Arenal incluyendo fortificaciones, se proponía también un nuevo muelle conectado a la nueva población y una reforma interior de la ciudad medieval que preveía la regularización sus manzanas y la ampliación de algunas calles y plazas. El plano de 1807 se trata por lo tanto del primer proyecto de ensanche y reforma de la ciudad, y de los primeros también en España, aunque finalmente no fue construido (Martínez, 2008).

Debido al contexto social de España en inicios del siglo XIX, la actividad urbanística se detuvo parcialmente durante algunos años. En esta etapa de luchas políticas la ciudad consigue nuevos logros para su puerto, según Pereiro (1981) en 1820 es declarado Puerto de Depósito de primera categoría y en 1834 se le concede el privilegio para depósito de frutos, géneros y efectos por parte de la Reina María Cristina lo cual aumenta todavía más la actividad portuaria de la ciudad y fomenta el progreso y la configuración del moderno puerto.

El siguiente documento que indica la intención de realizar una nueva propuesta de ensanche para Vigo data de 1837, año en que la reina Isabel II encomienda a D. Agustín de Marcoartú esa labor. El proyecto de Marcoartú es en cierto modo similar a los anteriores ya que propone la extensión de una nueva población sobre la playa del Arenal ganando terreno al mar. A diferencia del plano de 1807, no se propone un amurallamiento total de la nueva población sino solamente un muro en su parte sur que ejercería las labores defensivas por tierra ante algún posible ataque de baterías enemigas contra la ciudad, tampoco se propone la reforma interior del núcleo medieval o Casco Vello, de hecho la nueva población es tratada como una nueva ciudad independiente de la ya existente. Las características principales del plano de 1837 son el empleo de la trama ortogonal y la división funcional del espacio, además el proyecto preveía la existencia de una serie de equipamientos públicos de todo tipo para satisfacer las necesidades de la población incluyendo plazas y espacios públicos que substituirían a los localizados en el poco práctico núcleo medieval. En la línea de mar, el relleno se finalizaba con la construcción de un malecón dotado de dársenas para el comercio y la pesca con sus correspondientes muelles para albergar las embarcaciones (Pereiro, 1981).

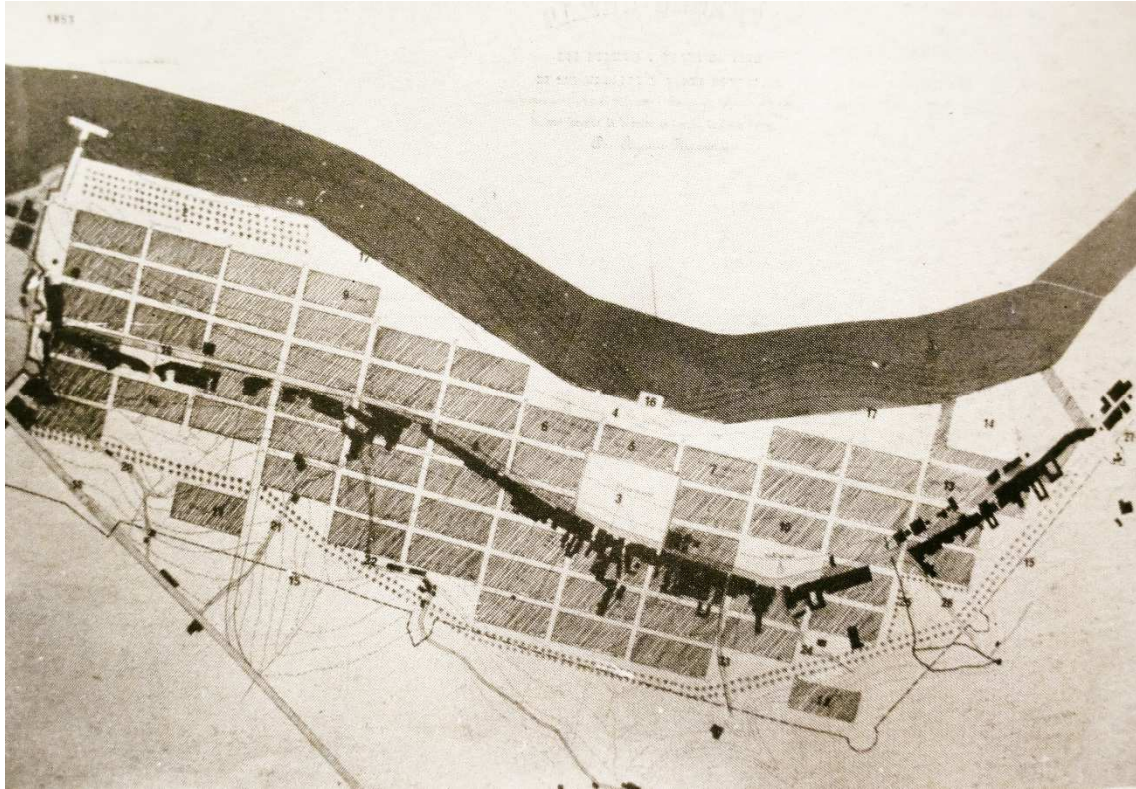


Fig. 3.4.4. Proyecto de ensanche de José María Pérez en 1851.

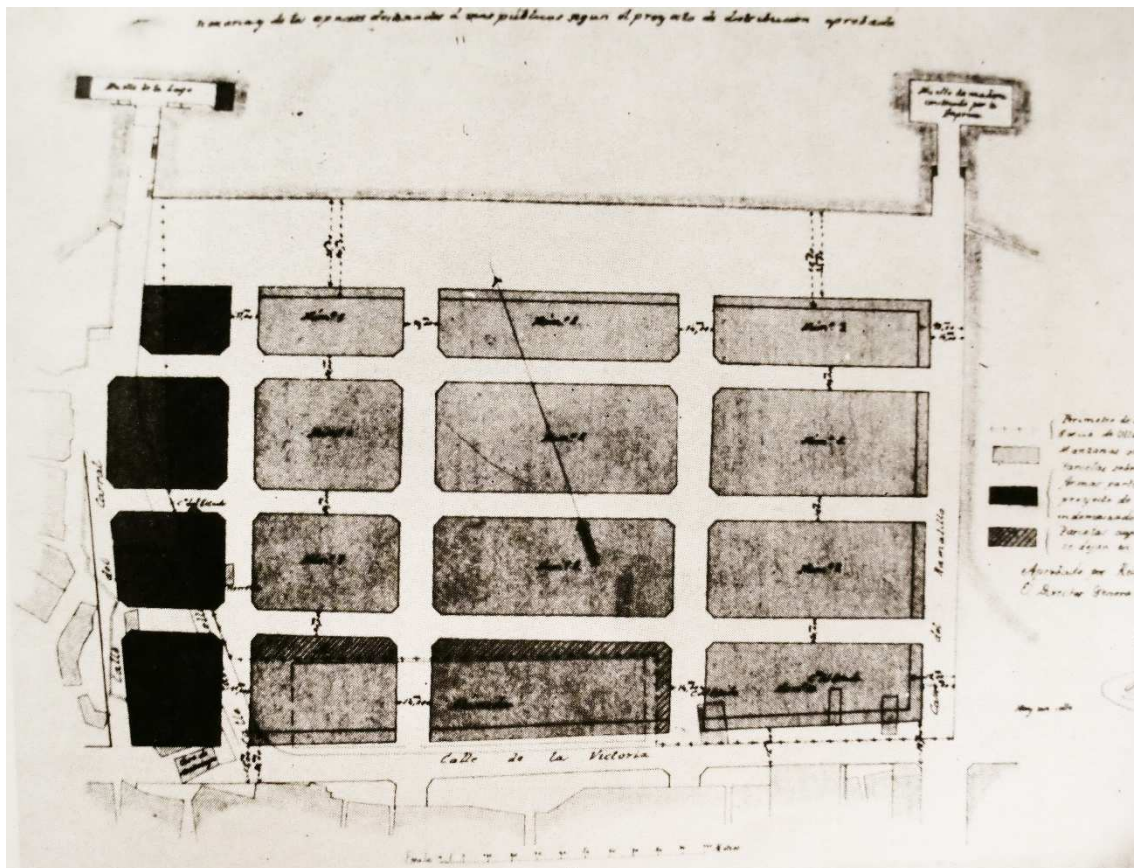


Fig. 3.4.5. Proyecto definitivo del ensanche realizado por García Olloqui. 1870.

En el año 1851 el proyecto de Marcoartú todavía no había comenzado a materializarse, debido a los cambios acaecidos en la ciudad durante ese tiempo se encarga a José María Pérez la realización de una actualización del plano anterior. Pérez tuvo que realizar pequeñas variaciones al proyecto original debido a la existencia de algunos cambios que habían tenido lugar en la ciudad desde que el plano de 1837 había sido publicado. Estos cambios se trataban de la prolongación y substitución del antiguo muelle de A Laxe por uno de cantería y el aumento de las viviendas construidas en a los bordes del camino que cruzaba el barrio del Arenal entre otros de menor trascendencia. El proyecto de José María Pérez es comenzado a construir parcialmente por Emilio García Olloqui en 1870, el primer paso es realizar el relleno para el malecón del Arenal, posteriormente se construyen algunos de los edificios planteados en el proyecto de José María Pérez, también se plantea una resituación del espacio destinado a la alameda que actuaría como espacio abierto dedicado al mercado.

Durante este período se produce la llegada del ferrocarril a la ciudad, concretamente en 1878, la construcción de la estación en un entorno alejado del núcleo residencial siguiendo el camino de ronda planteado por la mayoría de ensanches y que seguía una vía existente ya en la época medieval provocó que las obras se desplazasen hacia el este comenzando así a fraguarse el desarrollo urbano extramuros fuera de la zona de ensanche planteada en los planos, la abundancia de terrenos para construir alrededor de esta y otras vías provocó que el ensanche propuesto por Pérez fuese solo construido por García Olloqui de forma parcial (Pereiro, 1981).

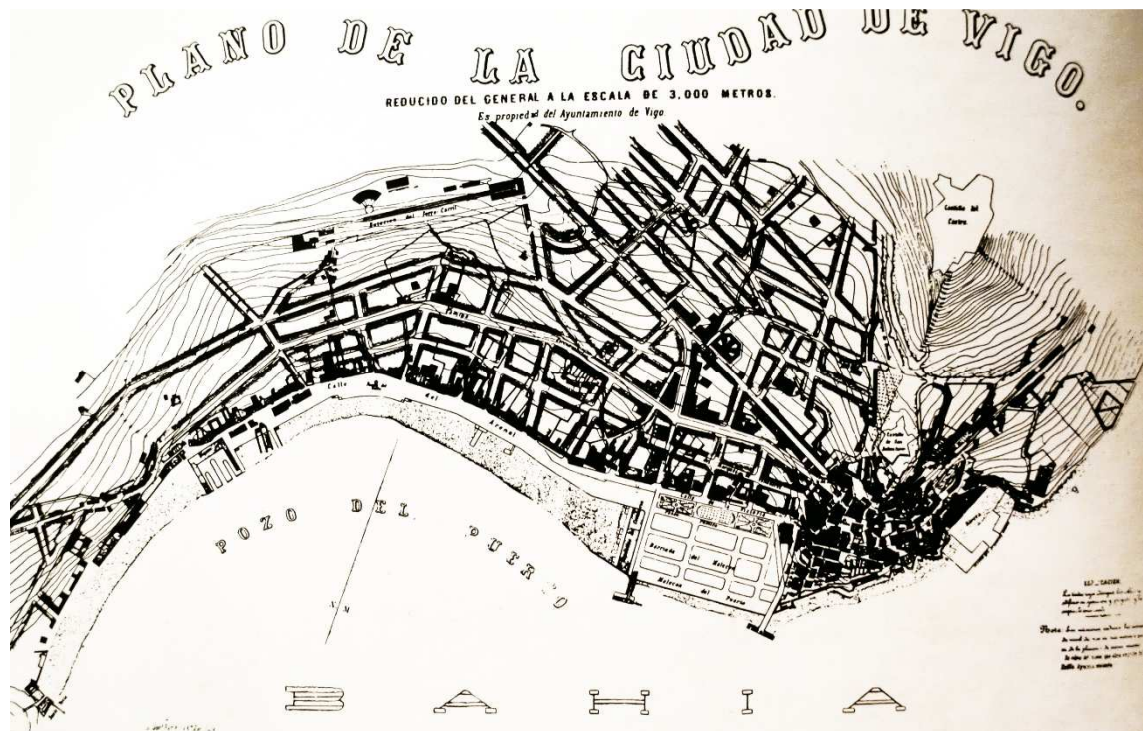


Fig. 3.4.6. Plano de la ciudad por Manuel Fernández Soler. 1881.

Los proyectos de ensanche para nuevas poblaciones y la mejora de las infraestructuras portuarias no fueron los únicos proyectos llevados a cabo durante la segunda mitad del siglo XIX, existen otras actuaciones que han transformado el espacio urbano del núcleo medieval durante la segunda mitad del siglo XIX de forma transcendental.

Mientras García Olloqui construía parte del ensanche en la zona costera, las murallas del antiguo núcleo medieval eran derribadas debido al aumento demográfico que la ciudad había sufrido. Una vez se derribaron las murallas, se procede al ensanche de algunas zonas del Casco Vello con la apertura de la moderna calle de Elduayen que partía en dos el núcleo medieval derribando así parte de sus edificios para conectar la vía de ronda con la carretera de Tuy y Baiona.

En la zona costera se procede al relleno del frente marítimo de A Laxe para unir el barrio pescador del Berbés con la nueva población de Olloqui, situando en el lugar que ocupaba la batería de A Laxe un mercado cubierto que albergase las actividades comerciales del Casco Vello, ya que estas seguían realizándose en las plazas al aire libre, además se propone también un relleno pequeño en la bahía del Berbés para la mejor protección y operatividad de la flota pesquera. La apertura de la primera de estas vías tiene un impacto significativo sobre el núcleo medieval y como cita Martínez (2008) existió una fuerte oposición vecinal que retraso pero no impidió la realización de las obras.

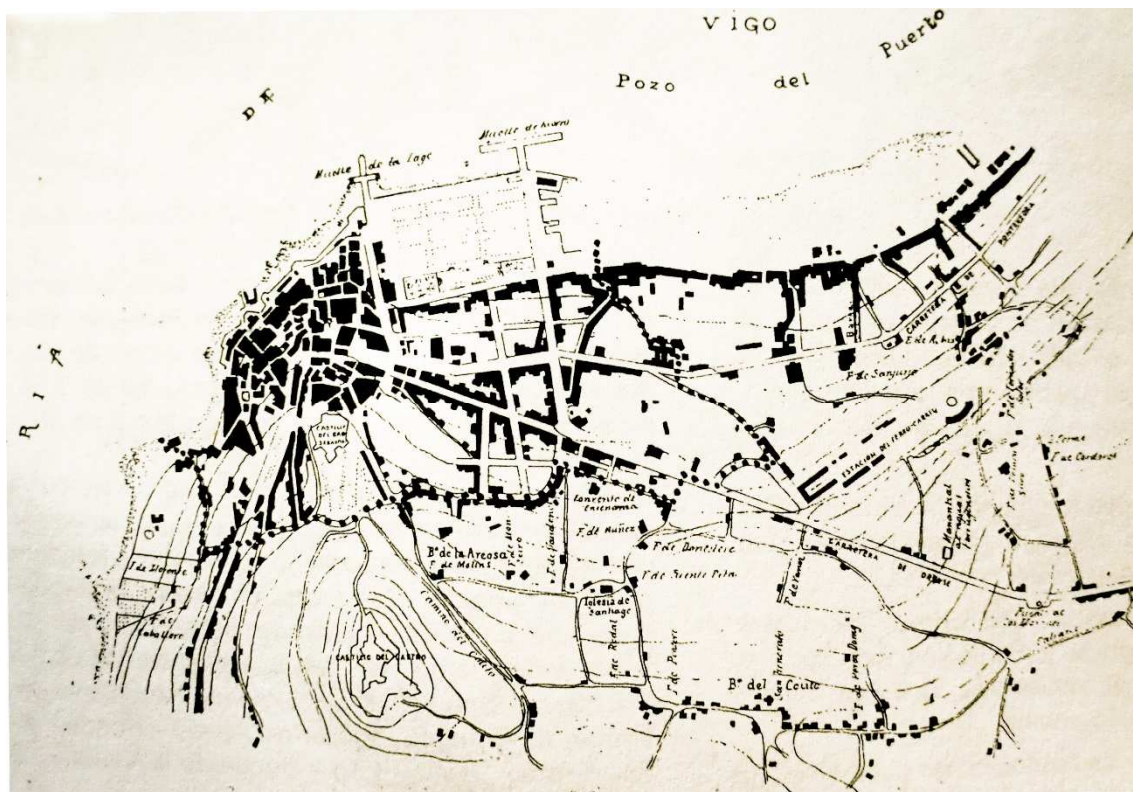


Fig. 3.4.7. Delimitación del casco urbano en 1897.

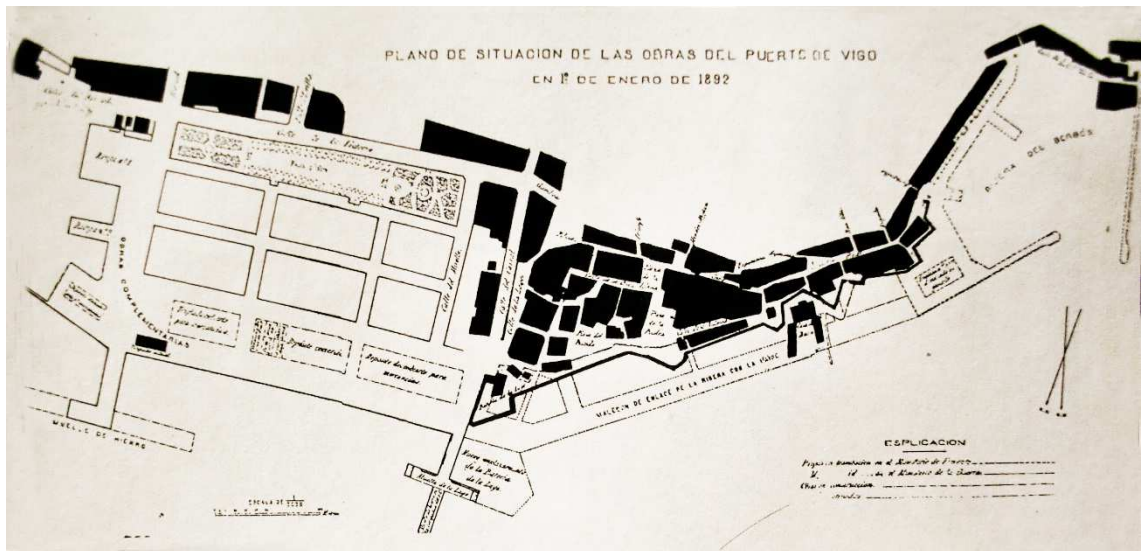


Fig. 3.4.8. Plano de situación para las obras del malecón en el tramo de unión entre el ensanche de García Olloqui y la ribera del Berbés. 1892.

Consolidación del espacio urbano. Inicios de siglo XX.

En el año 1897 se publican unas ordenanzas urbanas en la ciudad que denotan el incipiente carácter urbano que esta estaba adquiriendo sobre las costumbres heredadas de la ciudad medieval. Entre algunas de las normas se encuentra la prohibición de la estancia de ganado dentro de casco urbano, hecho que seguía presente especialmente en la zona antigua por sus abundantes plazas y mercados (Pereiro, 1981). Ordenanzas como esta reorientaron la ciudad hacia un futuro eminentemente urbano donde la ciudad medieval y sus espacios representativos irían desvaneciendo con la aparición de un nuevo contexto. El siglo XX es un período agresivo con el Casco Vello, la gran influencia que en ese momento tenían las teorías modernistas sobre el saneamiento e higienización de la ciudad histórica en los urbanistas responsables del desarrollo de Vigo llevaron a plantear en casi la totalidad de las propuestas de ensanche y reforma interior, la irreversible destrucción, renovación y reestructuración de aquel espacio que desde hace casi veinte siglos venía siendo el refugio y el hogar de los habitantes de la ciudad.

El primer proyecto de este tipo data de 1907, su autoría se atribuye a Ramiro Pascual y su concepto viene de la aplicación de las dos principales herramientas denominadas en la Ley 1864, el proyecto de ensanche y el de reforma interior. La propuesta que realizaba para la zona correspondiente al antiguo núcleo medieval intramuros se basaba en la ampliación de calles y plazas con el objetivo de mejorar y sanear la población. Además de lo referente al Casco Vello, en su plano se especifica el futuro desarrollo urbano que la ciudad debería seguir a través de los proyectos de ensanche, mostrando especial atención a las vías de comunicación. A pesar tratarse de un plano realizado a inicios del siglo XX que nunca llegó a ser aprobado de forma oficial, la realidad es que sirvió como pauta del desarrollo urbano hasta prácticamente mitad de siglo.

En el año 1907, debido al grandísimo crecimiento industrial que ciudad seguía experimentando, se hace patente la necesidad de ampliar las infraestructuras portuarias. Desde principios de siglo XX se venían presentando diferentes propuestas para dicho cometido de las cuales solo una llegó a ser aprobada, el Proyecto general de ordenación de la zona portuaria fue encargado finalmente a Eduardo Cabello en el año 1910 (Martínez, 2008).

Este proyecto tiene una gran influencia sobre el Casco Vello ya que cambiará en gran medida la morfología original del margen marítimo configurando el puerto que se ha mantenido hasta la época contemporánea. Cabello propone la ampliación de la dársena situada en el Berbés y el relleno de la ribera que anteriormente era una pequeña playa en la que los pescadores amarraban sus embarcaciones, además se propone el actual muelle pesquero, la terminal de transatlánticos con su muelle para viajeros y los muelles comerciales sobre la playa del Arenal a partir de los límites del ensanche realizado por García Olloqui, lo cual significa dejar de lado el proyecto de ensanche que Marcoartú proponían para esa zona en favor de las infraestructuras portuarias. Las obras propuestas en el proyecto de Cabello no comenzaron a materializarse hasta aproximadamente 1927 según Pereiro (1981) a pesar de que la ciudad contaba ya en 1920 con la mayor flota pesquera de España ocupando el primer puesto en producción pesquera.

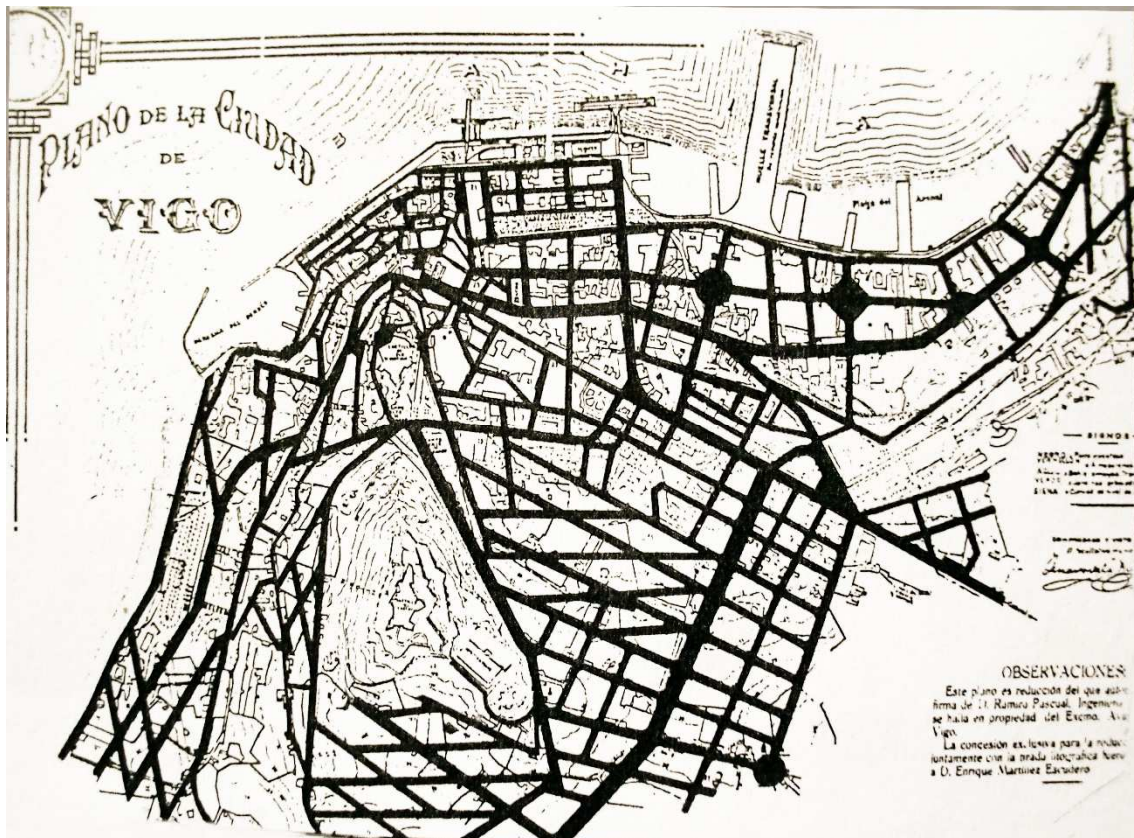


Fig. 3.4.9. Proyecto de reforma y ensanche de la ciudad de Vigo por Ramiro Pascual. 1907.

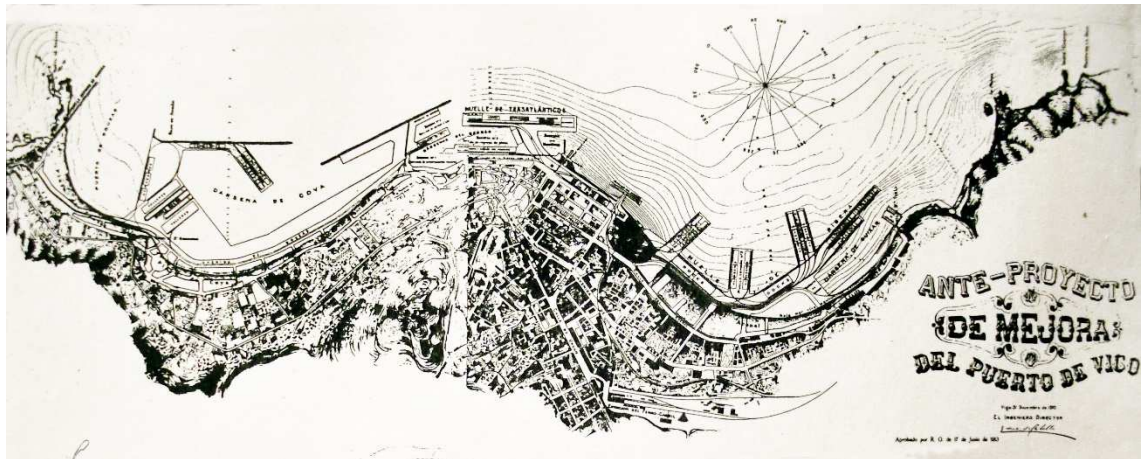


Fig. 3.4.10. Anteproyecto del puerto de Vigo por Eduardo Cabello. 1913.

Otro factor que influye sobre algunas calles del núcleo medieval son las ordenanzas municipales publicadas en 1926, de entre ellas destaca una que asignaba a una serie de calles el título de calles de primera categoría, estas deberían cumplir una altura mínima que se correspondía a baja y dos pisos. El conjunto de calles designadas de primera categoría conforman en la actualidad la zona económica y comercial de la ciudad (oficinas, equipamientos de consumo, multinacionales, etc.) y entre ellas se encuentra el ensanche de la calle Elduayen que parte en dos el núcleo medieval y la vía paralela a la costa que conecta la ribera del Berbés con el ensanche de Olloqui (Pereiro, 1981).

Tras el fracaso del proyecto propuesto por Ramiro Pascual en 1907 la ciudad no contaba con ningún plano oficial que guiase la expansión urbana, a pesar no llegar a ser aprobado, este plano se utilizó como base del desarrollo urbano viguense hasta que en 1932 se propone el proyecto de ensanche de la ciudad. La realización de este proyecto es finalmente encomendada a Antonio Palacios, el cual empleó unos conceptos tremendamente influenciados por los ideales de la modernidad y el tardo-racionalismo, especialmente la zonificación, la idea de ciudad productiva y eficaz, el higienismo y el saneamiento, además de las ideas de ciudad jardín, ciudad satélite, etc. como método de expansión periurbana y solución a los problemas de vivienda para la clase obrera. Tal y como cita Pereiro (1981), estos conceptos estaban ya superados en gran parte de Europa donde se comenzaba a aplicar la planificación territorial como método de abordaje al desarrollo urbano.

La propuesta de Palacios a nivel general se basaba en la división de la ciudad en tres áreas funcionales, el área marítima, el área interior y el área de extensión; cada una de ellas incluía a su vez una zonificación específica. Otros elementos planteados en el plan Palacios fueron los espacios verdes y la estructura viaria en cada una de las zonas particulares. El plan Palacios actuaba por lo tanto en todos los ámbitos, diseñando una ciudad prácticamente nueva, uno de los puntos más llamativos fue su propuesta para el plan Comarcal en la cual se mostraban las dinámicas de carácter supramunicipal que la ciudad tenía con el resto de ciudades satélite situadas en su área de influencia, prestando atención a las redes de comunicación viaria, esto supone un hecho poco usual



Fig. 3.4.11. Plano del Plan Palacios para el área interior de Vigo. 1932.

por aquel entonces ya que los municipios no tenían ninguna potestad para influir a través de proyectos en el ámbito supramunicipal.

El plan Palacios es extremadamente extenso, por lo tanto y con el objetivo de sistematizar esta presentación, se explicará solamente como pretendía afectar a la zona que ocupa este estudio, el centro histórico. El Casco Vello estaría localizado dentro del área interior concretamente en la denominada zona administrativa y de reforma interior, la propuesta de Palacios era la total destrucción del recinto medieval para ser substituido por una escalinata a modo de avenida, la cual subiría desde el puerto hasta la plataforma del castillo de San Sebastián donde estaría localizado el Palacio Municipal, a los lados de esta avenida serían situados una serie de edificios oficiales que compondrían el principal eje administrativo y representativo de la ciudad.

Por fortuna para el Casco Vello de Vigo, el plan propuesto por Antonio Palacios tuvo un período de vigencia muy corto, fue aprobado en el año 1934 pero debido a la fuerte presión vecinal y la oposición general a determinados aspectos del plan como la destrucción del núcleo medieval llevaron a su anulación en el año 1939 (Pereiro, 1981).

El urbanismo de posguerra.

El fin de la guerra civil española se da en el año 1939, las circunstancias políticas que definen el desarrollo urbano de las medianas y grandes ciudades del país desde



Fig. 3.4.12. Proyecto de reforma interior, ensanche y extensión. Manuel Comingues. 1943. Se observan en la leyenda zonas verdes previstas (J), preexistencia en el Arenal (1), Situación estación de ferrocarril (2), Santa Rita (3), plaza propuesta para la zona sur del Castro (4), San Francisco (5), Parque del Castro (6), mercados (M), emplazamiento para nueva estación de ferrocarril (E), una vía en proyecto (S) y la Gran Vía del Generalísimo (G).

entonces se ha abordado con anterioridad en el marco teórico, pasando a continuación a explicar el caso de Vigo en particular.

Durante esta nueva etapa, la gran actividad urbanística que se venía dando desde inicios del siglo XIX pierde impulso. La anexión del municipio de Lavadores aumenta en gran medida tanto el número de población como los límites municipales, conformando el perímetro actual. Entre las actuaciones más destacadas de este período cabe mencionar la construcción de una nueva estación de ferrocarril con fines industriales en Guixar, al final del Arenal y la creación de la Zona Franca, dando así inicio al desarrollismo vigués que con la implantación de este nuevo órgano industrial aumentaría y diversificaría drásticamente la actividad industrial en las siguientes décadas. El período de posguerra se caracteriza especialmente por los proyectos de alineación y ordenación en las zonas de expansión urbana, utilizando principios tardo-racionalistas con gran influencia de la modernidad al igual que Antonio Palacios. Según Pereiro (1981) las características más destacables de los proyectos de reforma interior, ensanche y extensión llevados a cabo en este período son el predominio de la estructura viaria como elemento primario del desarrollo urbano, la escasez de espacios reservados para uso público y zonas verdes, el marcado carácter moralista de las intervenciones, el marcado geometrismo de la estructura viaria que ponía el aspecto formal por encima del aspecto pragmático, la

resituación de la industria en la periferia de la ciudad y la concepción de la ciudad de clases en la cual las zonas centrales estaban destinadas a la burguesía mientras los obreros eran desplazados a la periferia, cerca de los núcleos industriales.

Como se puede observar, la agresiva política urbana que se da a partir de la posguerra fue sin duda el comienzo del deterioro socio-espacial en el antiguo núcleo medieval. Además del aspecto social, la visión que esta política urbana tenía sobre el espacio de origen medieval era similar a la que se proponía en el plan Palacios, una zona conflictiva que debería ser destruida y reestructurada en favor de una mejora en sus condiciones, evidentemente esta mejora solo afectaba a determinadas clases sociales, mientras que los que allí residían mostraron como cita Pereiro (1981) una fuerte oposición hacia todos los intentos de aplicar este tipo de estrategias sobre el centro histórico.

En 1937 aparece el Proyecto de Reforma Interior, Ensanche y Extensión de Vigo encargado a Manuel Comingues, los aspectos principales de este plan fueron su actuación a nivel general proponiendo las zonas de crecimiento para el futuro de la ciudad, el marcado carácter clasista, ya que proponía el desplazamiento de la clase obrera hacia las periferias, hecho que ha ejercido gran influencia en la estructuración de la ciudad contemporánea y que estaba estrechamente relacionado con el aumento del precio del suelo de las zonas centrales que también era previsto por Comingues, dando pie a multitud de procesos especulativos y dejando así las zonas centrales fuera del alcance de las clases trabajadoras.

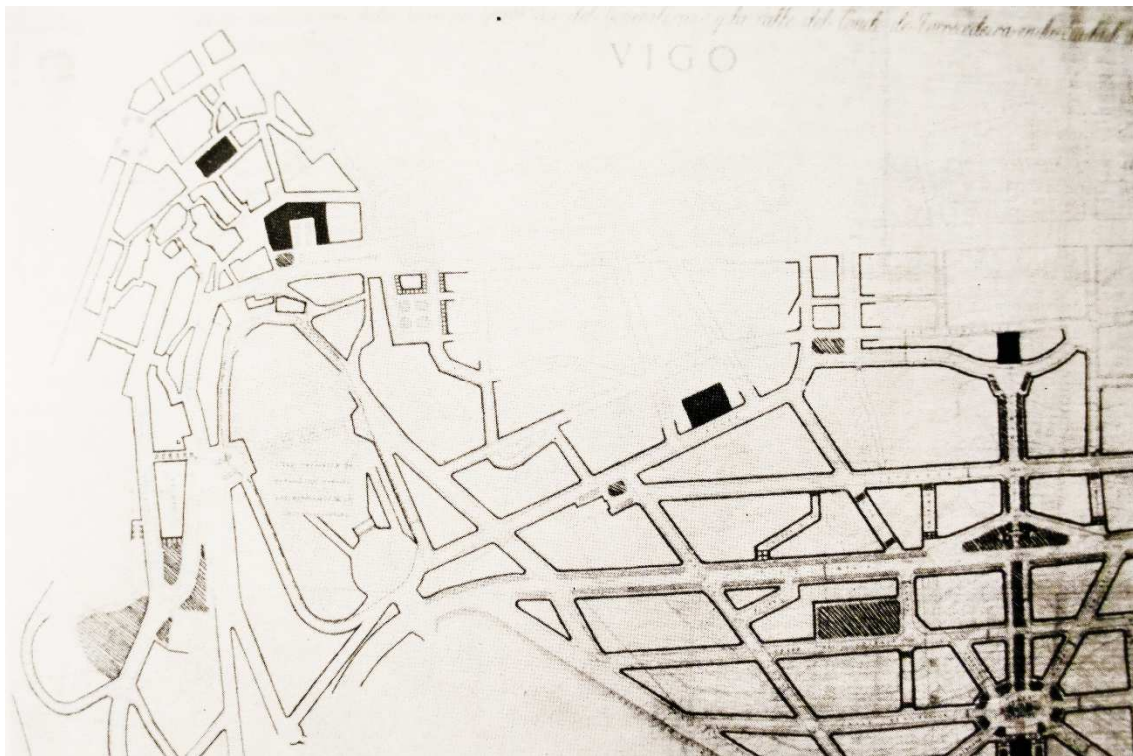


Fig. 3.4.13. Plan de alineaciones de la zona entre la Gran Vía del Generalísimo y la calle Torrecedeira en la que se refleja la propuesta para el Casco Vello. Década de 1940.

Respectivamente al centro histórico, el Proyecto de Reforma Interior, Ensanche y Extensión de Vigo realizado por Comingues preveía un vial que atravesaría el centro histórico de forma perpendicular al estilo de la calle Elduayen, y en cual se preveían además algunos tramos subterráneos. También se proponía otro túnel subterráneo por debajo del castillo de San Sebastián que uniría el Paseo de Alfonso y la calle Pracer, finalmente ninguna de estas propuestas consiguió ser aprobada (Martínez, 2008).

Ante el fracaso del plan propuesto por Comingues, entran en escena en el año 1945 Pedro Bidagor y José Paz Maroto, ambos vinculados a la Dirección General de Arquitectura, lo cual indica el alto grado de centralización estatal del urbanismo local durante el período de la dictadura militar. Bidagor y Maroto resuelven algunos de los proyectos de alineación para las zonas en desarrollo ya mencionados en el plan de Comingues, trabajando la ciudad siempre de forma sectorial y no como un conjunto unitario.

Dentro de las actuaciones finalmente realizadas con el Plan de Alineaciones propuesto por Bidagor y Maroto destacan en lo referente al casco histórico algunas de cierta importancia, por un lado se prevé la construcción de la plaza y mercado de la Piedra localizada entre el mirador correspondiente a la plaza de la iglesia y los nuevos edificios propuestos en el frente marítimo, la construcción de esta plaza conllevaría el derribo del histórico mirador allí situado; por otro lado se aprueba la construcción del nuevo ayuntamiento en los terrenos correspondientes al castillo de San Sebastian, en la parte alta del Casco Vello, esta propuesta se veía ya reflejada en el Plan Palacios, y es considerada por multitud de autores como uno de los ejemplos de la barbarie que produjo el urbanismo tardo-racionalista y modernista en el patrimonio histórico y cultural de la ciudad, ya que implicó la total destrucción del castillo y el campo de Granada para ser substituidos por una inmensa explanada de hormigón y un edificio del mismo material completamente desproporcionado en cuestiones de altura. Las reacciones a este proyecto fueron abundantes en demostración de rechazo (Pereiro, 1981), pero finalmente el proyecto terminó por ser construido en la década de 1970 tras la aprobación del Plan de Ordenación de 1972.

Etapas desarrollista.

El periodo desarrollista tiene en Vigo un desarrollo particular, según cita Pereiro (1981) se trata de un momento de gran crecimiento y desarrollo urbano e industrial. En el año 1955 las competencias sobre desarrollo urbano son transferidas de nuevo a la entidad municipal, lo cual no supone el paso definitivo de los proyectos sectoriales de alineación hacia el Plan General de Ordenación Urbana como ya había sucedido en otras ciudades de Galicia. Esto se debe a que las entidades locales, las inmobiliarias y los especuladores del suelo estaban obteniendo grandes beneficios de las recalificaciones y trazados realizados para estos planes sectoriales, lo cual terminó por hacerles ganar un enorme poder a partir de la década de 1950 en lo referente al desarrollo urbano, aunque este atendía a la rentabilidad de determinados grupos sociales más que a los intereses

generales de la población. Este es el motivo de que en Vigo no se aplicase la normativa especificada en la ley del suelo de 1956 que establecía la clasificación del terreno en municipios con Plan General de Ordenación en suelo urbano, de reserva urbana o rústico. En su lugar se emplearon los citados proyectos de alineación evitando de ese modo la aplicación de la nueva ley.

Durante el período desarrollista el crecimiento urbano trajo consigo la problemática de la vivienda, la llegada de nuevos residentes aumentó la demanda y en respuesta a este hecho, la administración central promovió la construcción de viviendas sociales que en Vigo tienen su etapa de mayor actividad en torno a la década de 1950, durante esta década el ayuntamiento de Vigo destinó según Pereiro (1981) 70.134 m² a la construcción de este tipo de edificaciones, el aumento de la inversión en las zonas periféricas se venía fraguando ya desde inicios del siglo XX y significó al mismo tiempo un período de escasa actividad y desinversión en el antiguo núcleo medieval, provocando así que muchos de sus habitantes abandonase sus viviendas en favor de las modernas viviendas situadas los barrios periféricos, adaptadas a las vías de comunicación y a las nuevas dinámicas urbanas como por ejemplo el automóvil..

La etapa desarrollista comienza en Vigo tras el establecimiento de los terrenos dedicados a la Zona Franca, entre 1954 y 1957 se delimitan una serie de terrenos, muchos de ellos situados en la propia línea marítima y que sustituían zonas de elevado interés paisajístico y natural, algunas de ellas prosperaron mientras otras fueron finalmente desechadas, también se establece en este período el emplazamiento de terrenos para la Zona Franca en el periférico barrio de Balaidos y sus proximidades, zona en la que poco después se establecería la multinacional Citroën. Otro ejemplo más de la gran preocupación que existía en la mitad del siglo XX por el desarrollo urbano, propiciando la desinversión y el abandono de las zonas históricas especialmente las que no se adaptaban a este nuevo modelo, como es el caso del Casco Vello (Pereiro, 1981).



Fig. 3.4.14. Zonas de implantación para la Zona Franca. Década de 1950.



Fig. 3.4.15. Construcciones en el frente marítimo del Casco Vello en la década de 1960 derivadas de las ordenanzas de 1956 y la potenciación de la industria turística.

Respectivamente al centro histórico, cabe destacar en esa época una mínima preocupación la cual se ve reflejada en las Ordenanzas Municipales de Edificación de 1956, las cuales establecen el marco para una serie de intervenciones que no hacen otra cosa que atentar contra el patrimonio arquitectónico y contra el concepto de escala. Estas ordenanzas están compuestas por dos partes, la primera define una serie de normas generales inspiradas en la legislación pensada para Madrid, lo cual genera una serie de situaciones desafortunadas en relación a las altimetrías, y provoca una explosión de la construcción en altura incluso en algunas zonas centrales debido su estricta e irracional aplicación. La segunda parte de estas ordenanzas especifica una serie de normas distribuidas para cada zona en particular, limitando la zona antigua de interés local a una pequeña zona del Casco Vello, insuficiente para asegurar la correcta conservación del patrimonio arquitectónico que abunda tanto en el Casco Vello como en sus zonas colindantes. Según Pereiro (1981), el establecimiento de estas ordenanzas fue en contra de lo que la ley del suelo de 1956 promulgaba, y sirvieron para eludirla durante un periodo de tiempo en el cual se dan situaciones de gran incoherencia especialmente en la zona central de la ciudad, y que son observables a día de hoy.

Otro factor importante en el desarrollo urbano de la etapa desarrollista es la industria del turismo. A través de la ley sobre Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional es declarado en Vigo un centro de interés turístico Nacional que abarca todo el margen litoral comprendido desde el centro urbano a las playas periféricas de Samil y el Bao. En lo respectivo al Casco Vello esta ley propicio la aparición de una serie de proyectos que tuvieron un gran impacto a nivel ambiental. Entre estos proyectos se destaca la ordenanza de derribo del mercado de a Laxe levantado a finales del siglo XIX para construir en su emplazamiento un hotel de 18 plantas que significó, sumado a las

anteriores intervenciones, la destrucción del paisaje urbano del antiguo núcleo medieval (Pereiro, 1981).

La tendencia de las intervenciones durante la década de 1960 en el centro histórico y sus zonas inmediatas fue hacia la permisividad de construcción en los espacios vacíos de edificios denominados singulares que rompían la altimetría y la estética de los edificios históricos situados a su alrededor.

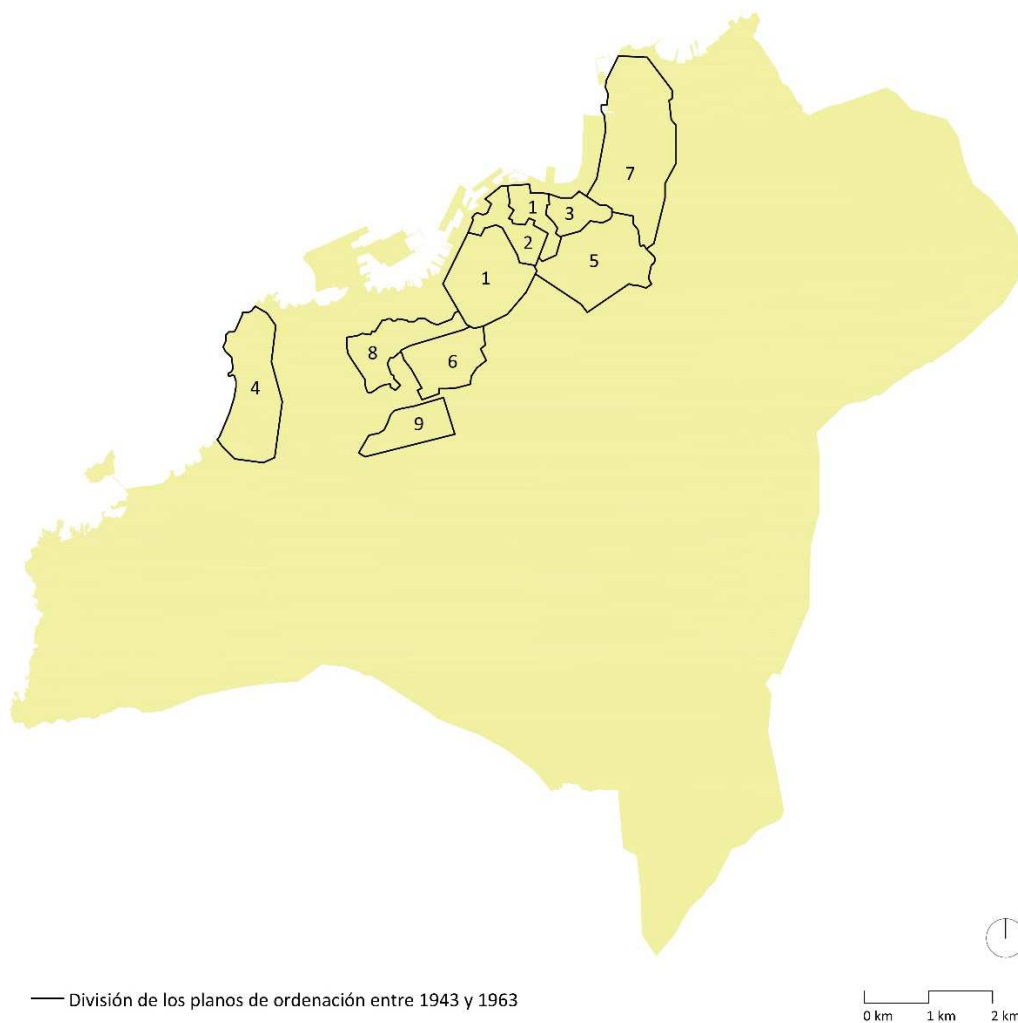


Fig. 3.4.16. Planos de ordenación aprobados entre 1943 y 1963 e incluidos en el PGOU de 1972. En la leyenda se observa el proyecto de reforma interior, ensanche y extensión de Manuel Comingues en 1944 (1), el plan de alineaciones para la zona situada entre la Gran Vía del Generalísimo y la Calle Conde de Torrecedeira de Pedro Bidagor y Paz Maroto en 1948 (2), el plan de alineaciones de la zona comprendida entre las calles de Alfonso XIII y la nueva estación ferroviaria de Pedro Bidagor y Paz Maroto en 1948 (3), el proyecto de ordenación urbana de Samil de Pedro Bidagor y Paz Maroto en 1948 (4), el plan parcial del sector de Lavadores de Pedro Bidagor y Paz Maroto en 1958 (5), el plan parcial del Florida de José García Saenz- Díez en 1959 (6), el plan parcial para Teis de José García Saenz- Díez en 1960 (7), el plan parcial de Coya en 1963 (8) y la Zona Franca (9).

Introducción del planeamiento general en Vigo.

Debido a la presión por parte de la Administración del Estado para que Vigo realizase su Plan General de Ordenación, este es aprobado en el año 1972, tras una serie de propuestas fallidas. El PGOU de 1972 operaba todavía en el marco de la ley del suelo de 1956, la cual establecía como herramienta el Plan General de Ordenación Urbana que recogía la clasificación del suelo en tres categorías, urbano, reserva urbana o suelo rústico.

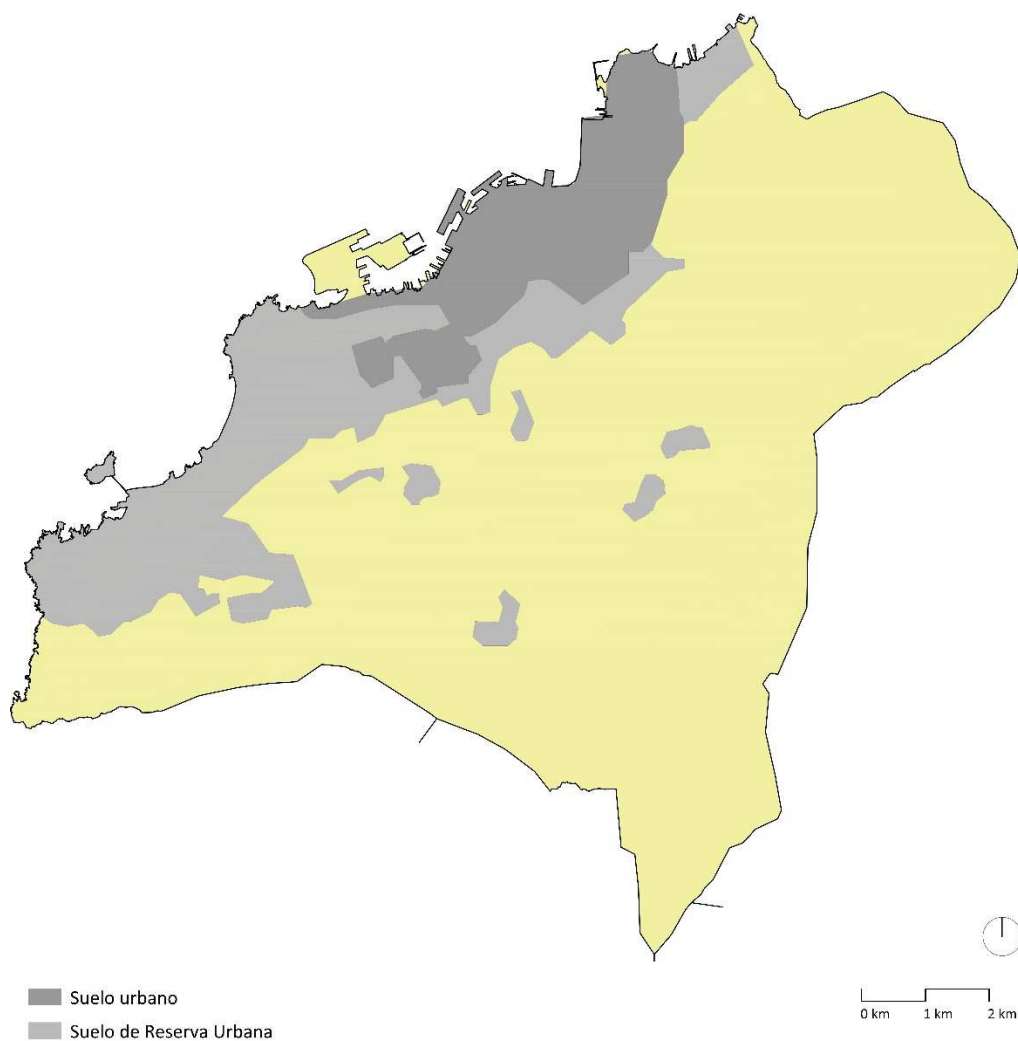


Fig. 3.4.17. Clasificación del suelo en el PGOU de 1972.

En el caso de Vigo, estaban todavía pendientes gran parte de los planes parciales de alineación del período anterior, esto supuso problemas a la hora concretar la clasificación del suelo, según Pereiro (1981) la administración denunció la problemática que traería consigo la anulación de los proyectos ya aprobados y abogó por no modificar nada excepto lo estrictamente necesario. Como resultado, el Plan General de Ordenación Urbana de 1972 para Vigo incorpora las zonas en las que había previsto un plan parcial de alineación como suelo urbano en lugar de realizar una reformulación total del Plan General, dejando así una extensa área de terreno por construir.

A pesar la consolidación de las nuevas expansiones urbanas, en Vigo la demanda de vivienda desbordaba la oferta de suelo especialmente a partir de la aprobación del PGOU, la dificultad de construir en suelo de reserva urbana tuvo dos implicaciones principales, la subida de los precios en las zonas de suelo urbano, y la destrucción de algunos edificios con cierto valor arquitectónico en el centro de la ciudad para construir otros de mayores dimensiones.

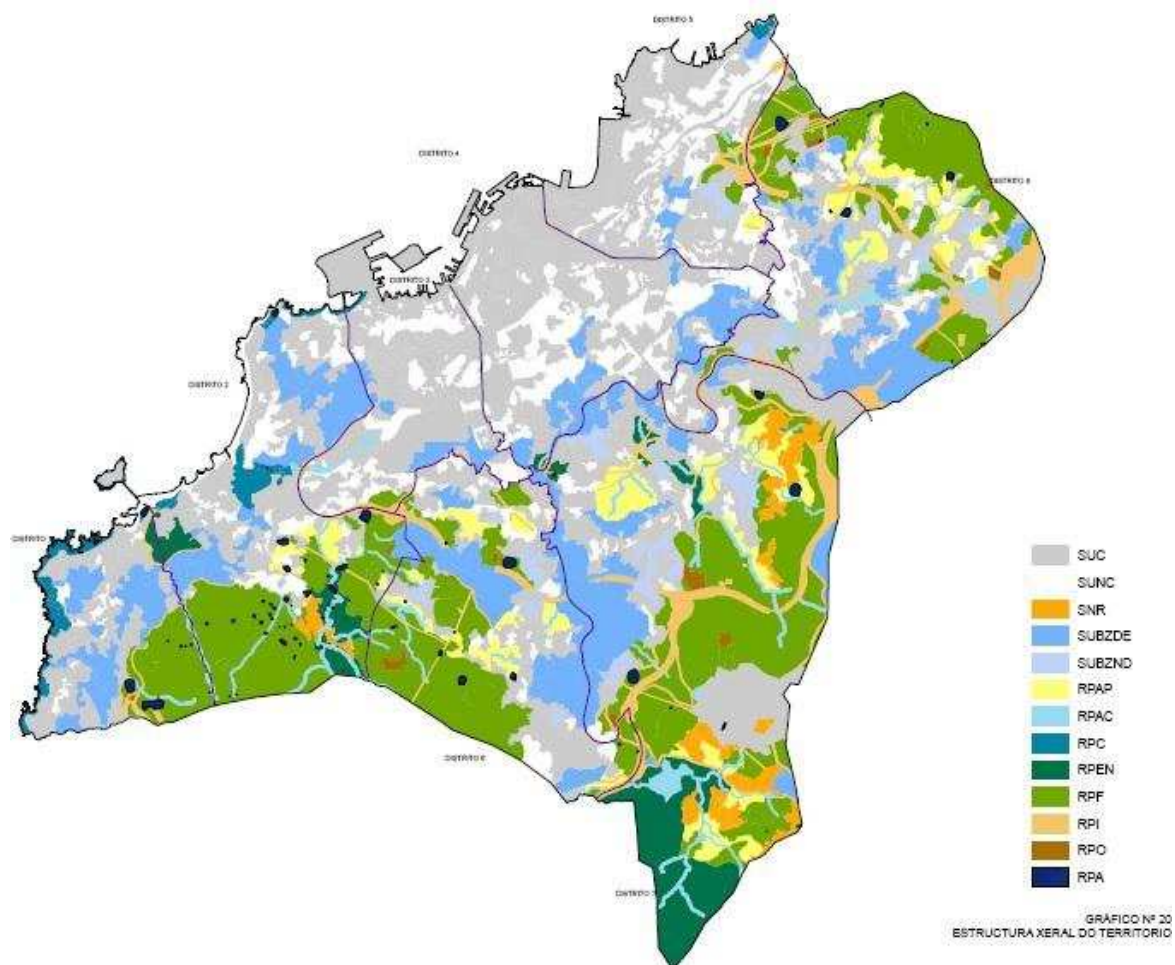


Fig. 3.4.18. Clasificación del suelo en el PXOM de 2008. Suelo urbano consolidado (SUC) y suelo urbano no consolidado (SUNC).

Respectivamente al Casco Vello, el PGOU de 1972 hace mención de una isla insalubre situada en el núcleo medieval, lo cual revela el estado en el cual se encontraba el abandonado centro histórico. La pobre delimitación establecida para la protección del antiguo recinto amurallado propició algunas situaciones poco deseables para la conservación de la morfología urbana.

El primer plan parcial realizado tras la aprobación del PGOU fue el del castillo de San Sebastián. Siguiendo la idea de Palacios, se destruye en la antigua fortaleza situada en la parte alta del Casco Vello para construir un desproporcionado edificio que albergase el ayuntamiento. Este plan parcial también preveía la total destrucción de la parte alta del Casco Vello para facilitar la implantación en ese local de vías e infraestructuras que darían acceso al ayuntamiento, esta opción afortunadamente recibió duras críticas y no fue realizada debido a la oposición general pero especialmente la vecinal, lo cual dio origen a la creación de la asociación de vecinos del Casco Vello como muestra de unidad vecinal (Pereiro, 1981).

En el año 1974 fallece el general Franco terminando así con cuatro décadas de políticas centralizadas y control estatal. El nuevo modelo establecido tenía por objetivo una apertura hacia la democratización del país, en el terreno urbanístico hubo que lidiar con una serie de herencias dejadas por el régimen adecuando la ley al contexto actual.

A partir del año 1976 se dan una serie de reformas en la ley del suelo y en su adaptación a Galicia que dan pie a varias rectificaciones del Plan de Ordenación Urbana de Vigo. En primera instancia se publica el PGOU de 1988 que reducía la cantidad de terreno urbanizable respecto a su antecedente, posteriormente se aprueba el PGOU de 1990 que sería substituido en poco tiempo por el de 1993 (Prado, 2013). Todos estos planes implicaron sobre todo cambios en las zonas de reserva urbana y en las extensiones que delimitaban el uso de cada zona, las reformas de la década de 1990 facilitaron y promovieron la construcción en el suelo de reserva urbana y el aumento de precio del suelo en zonas suburbanas, dando lugar a una explosión en el porcentaje de viviendas construidas y que a su vez terminaría por provocar la posterior burbuja inmobiliaria, por su carácter suburbano, estas reformas del PGOU no son de gran interés para este estudio.

El último plan elaborado para la ciudad de Vigo es el Plan General de Ordenación Municipal, el cual nace de la aplicación de ley 9/2002 sobre Ordenación Urbanística y Protección del Medio Rural de Galicia. Los PXOM (Planes Generales de Ordenación Municipal) tienen una perspectiva municipal y son más complejos que los Planes Generales, establecen por un lado las mismas categorías que estos, pero añaden una serie de espacios dedicados con características y normativas especiales (Pereiro, 1981).

Respecto al PXOM de 2008, este clasifica el suelo urbano entre consolidado y no consolidado, apreciando para las zonas de suelo urbano no consolidado un proyecto que solucione esta situación en cumplimiento de una serie de requisitos.

Urbanismo de rehabilitación en el Casco Vello de Vigo.

El primer plan especial destinado a la protección del centro histórico de Vigo no se da hasta finales de la década de 1970, aunque como se ha citado anteriormente, la normativa urbanística y el descontrol constructivo habían provocado ya daños irreversibles sobre la ciudad histórica.



Fig. 3.4.19. Delimitación del área establecida por el PERI de 1991 y su zona de ámbito BIC.

El Plan General vigente durante la década de 1970 no establecía una zona de protección de patrimonio arquitectónico, lo cual significó la continuidad de proyectos que buscaban el derribo de edificios históricos para substituirlos por otros de gran altura, obedeciendo a la ley de la rentabilidad del suelo que venía ejerciéndose desde algunas décadas atrás.

Para evitar estas situaciones, el ayuntamiento decide redactar en Plan Especial de Protección de edificios, conjuntos y elementos urbanos de interés. Este plan establecía una nueva delimitación para el barrio histórico y una clasificación de edificios, conjuntos y elementos históricos. El plan prevé una cantidad aproximada de cincuenta edificios que deben ser conservados, repartidos entre los ensanches de siglo XIX y principios de siglo XX y parte del Casco Vello, quedando otras zonas del núcleo medieval fuera de esta clasificación. Este primer plan especial no abarca todo el patrimonio que debería ni establece otras medidas que no sean las de impedimento de derribo y ordenanza de conservación pero tiene gran importancia debido a que es el primer plan que se preocupa del estado del centro histórico en Vigo, mostrando un cambio de tendencia en la mentalidad urbanística de la administración respecto a su patrimonio cultural y arquitectónico (Pereiro, 1981).

En el año 1984 se produce una modificación en el plan parcial de alineaciones referente al castillo de San Sebastián y se obliga a redactar el Plan Especial de Reforma Interior (PERI) para el Casco Vello. La aprobación del mismo se da de forma definitiva en el año 1991 y establece una clasificación del espacio urbano mucho más extensa de lo que su antecesor. Según Martínez (2008), el PERI de 1991 dicta una catalogación de los elementos urbanos edificados dentro de su zona de influencia, además establece una zona concreta declarada como Bien de Interés Cultural provista a su vez de un área de retranqueo que abarca un área más extensa la cual no se considera BIC pero se incluye dentro del ámbito del PERI, toda esta normativa y catalogación fue acompañada de pequeñas subvenciones para rehabilitaciones en el ámbito privado.

La situación urbana y socio-económica del Casco Vello en los inicios de la década de 1990 es la siguiente, el barrio se encuentra dividido en dos partes, la zona alta y la zona baja, divididas por la Puerta del Sol y la calle Elduayen. La zona baja estaba habitada mayoritariamente por ancianos que viven solos, parados y personas sin cualificación laboral ni salario fijo. En la zona alta existe un número mayor de viviendas abandonadas y en ruinas por lo tanto habitan allí un menor número de personas, se registra en esta área un elevado porcentaje de okupas, toxicómanos y locales dedicados a la prostitución. La cifra poblacional aproximada del Casco Vello en este momento es aproximadamente de 5800 habitantes (Martínez, 2008).

A pesar de los esfuerzos del PERI, sus actuaciones no pasaban de las rehabilitaciones sobre el espacio físico, sin embargo según Souto (1990) la situación socio-económica en que se encontraban los habitantes de la zona tras décadas de degradación social, paro y abandono parecía exigir algo más. Dentro de este marco, se concede a Vigo un fondo europeo proveniente del programa URBAN en 1995.

Los programas URBAN son ayudas económicas provenientes de la Unión Europea para fomentar el desarrollo de planes a nivel municipal, cuyo objetivo es la recuperación socio-espacial de centros históricos en procesos de degradación. Entre las medidas que fueron planteadas en el URBAN en Vigo se encuentran la creación de infraestructuras que permitan mejorar los servicios tecnológicos, fomento de programas de empleo y formación juvenil, creación de zonas institucionales, introducción de nuevas actividades económicas, programas de asistencia a la tercera edad, protección de edificios considerados Patrimonio Histórico Artístico, instalación de nuevos servicios públicos, incremento de la seguridad de los habitantes y puesta en valor del Casco Vello como núcleo turístico y comercial (Martínez, 2008)

Las intenciones del URBAN van mucho más allá que todo el planeamiento urbano realizado hasta ese momento sobre el Casco Vello, sin embargo las actuaciones terminaron por no discurrir de forma satisfactoria en su gran mayoría y fomentaron el cambio demográfico y económico de algunas zonas del barrio introduciendo actividades como los bares nocturnos que no agradaron a los residentes de las zonas en las que fueron establecidos, a los que en principio se pretendía proteger y mejorar sus condiciones de vida. Por otro lado, las intervenciones sobre el patrimonio edificado han sido como dice Martínez (2008) caprichosamente estructuradas, localizándose la gran mayoría en la zona noble y turística del Casco Vello y dejando de lado las zonas marginales como la parte alta o las calle Chao, antiguo lugar de residencia de las clases menos capacitadas. El plan URBAN nació de buenas intenciones pero finalmente su resultado no fue tan positivo como era de esperar, desvaneciéndose así sus intenciones.

En el año 1992 la Zona Franca presenta un proyecto para el frente marítimo correspondiente a la estación de transatlánticos y al ensanche de García Olloqui, el cual será ejecutado por partes en el paso de aproximadamente una década. El nombre asignado a esta intervención fue Abrir Vigo al Mar, y a pesar de no establecer directamente rehabilitaciones en el Casco Vello, sí que renueva y revitaliza su perímetro más inmediato, con la intención de aumentar la actividad de la zona a través de la introducción y potenciación de actividades relacionadas con el turismo, el ocio y el comercio.

El proyecto estaba compuesto por múltiples intervenciones, en el aspecto viario se plantea un túnel que simplifica la conexión entre las zonas del puerto al sur de la estación de transatlánticos y las zonas situadas hacia el norte. Otra de las propuestas es la renovación de los antiguos jardines al frente del ensanche de García Olloqui para los que se propone un espacio público abierto y ajardinado compuesto por grandes espacios peatonales que se complementan con un nuevo edificio administrativo, servicios de restauración y equipamientos hoteleros.

En la parte situada entre el Casco Vello y la estación de transatlánticos se proponen también dos nuevas infraestructuras, un nuevo equipamiento para albergar las funciones de la estación marítima y un centro comercial de considerables dimensiones (centro comercial A Laxe) que conecta con el núcleo medieval a través de una pasarela suspendida a varios metros de altura desembocando en el espacio que correspondía

históricamente al mirador de A Pedra, una intervención que fue criticada por parte de la ciudadanía y prensa local.

El resultado de estas intervenciones sumado al aumento de capacidad de la estación de transatlánticos ha provocado que el centro histórico y el ensanche de García Olloqui se hayan convertido en uno de los principales núcleos turísticos de la ciudad lo cual ha influido en un aumento de las infraestructuras de apoyo a este sector en la zona.



Fig. 3.4.20. Delimitación del área establecida por el PEPR DE 2006.

En el año 2006, tras algún tiempo de redacción y tramitación, se aprueba el Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Casco Vello de Vigo. El PEPRI fue una profundización del trabajo comenzado en el PERI años atrás.

El nuevo plan para el centro histórico se acogía al área delimitada por el PERI, las principales modificaciones son la profundización en los niveles de protección y de catalogación. Cada elemento urbano situado dentro del área establecida fue catalogado según su interés histórico, arquitectónico o urbanístico. Se establece también una catalogación general dividida en dos grupos, por un lado el catálogo de edificios y elementos a proteger y por otro lado el catálogo de espacios y elementos urbanos públicos. Cada uno de los edificios y espacios catalogados es asociado también a un nivel de protección establecido en los planos del PEPRI. Los niveles de protección son cuatro, protección de carácter monumental, integral, estructura o ambiental, cada uno de los niveles establece que tipo de intervención puede ser llevada a cabo sobre cada elemento en particular, según narra el PEPRI de 2006, publicado por el Concello de Vigo.

Otro punto a destacar es la propuesta para garantizar la integración del Casco Vello con el resto de la trama urbana, para ello el PEPRI propone enterrar el tráfico rodado que separa el Casco Vello del puerto y eliminar los edificios construidos a partir de la década de 1960 para recuperar la relación visual con la ría. Una propuesta contradictoria cuando solo unos años antes se procedía al levantamiento del centro comercial A Laxe, el cual significó la definitiva ruptura del único espacio del Casco Vello todavía que mantenía una relación visual directa con la ría de Vigo.

La aprobación del PEPRI es reciente y muchas de sus directrices están actualmente en proceso de construcción. A rasgos generales, el PEPRI ha propiciado el desarrollo de múltiples proyectos de rehabilitación de pavimentos y espacios urbanos, además de rehabilitaciones tanto en elementos de mayor valor patrimonial como en edificios residenciales.

En el año 2007 la Xunta de Galicia adquiere la participación íntegra del Consorcio de la Zona Franca, institución que a partir de entonces sería encargada de llevar a cabo los proyectos de rehabilitación y reforma propuestos en el PEPRI de 2006. La entidad está gestionada en un 10% por la administración local y en un 90% por la Xunta de Galicia. Su principal labor es la de adquirir inmuebles abandonados o degradados para proceder a su rehabilitación en función de lo previsto en el PEPRI, creando así nueva oferta de vivienda y de establecimientos comerciales (Ramos & Campos, 2013). Parte de los inmuebles rehabilitados son adjudicados a través de subasta pública como Viviendas de Protección Autonómica, tanto en régimen de vivienda como régimen de alquiler. En algunos casos, como cita entre muchas otras fuentes el Faro de Vigo (2011), es necesario cumplir ciertos requisitos, por ejemplo estar dentro de un parámetro de edad entre 18 y 35 años además de cumplir con un nivel de renta determinado para poder acceder a las viviendas, una práctica arriesgada desde el punto de vista de la gentrificación, debido a la amenaza de sustitución demográfica que implica, y más aún cuando los residentes de la zona son personas en situación de riesgo de exclusión social.

La actuación llevada a cabo por el Consorcio se puede resumir como recuperación de edificios obsoletos o degradados para reintroducirlos en el mercado inmobiliario, según Ramos y Campos (2013) el organismo considera fundamental el establecimiento de nuevos residentes y emprendedores en la zona para dinamizar la economía y la inversión inmobiliaria. Para conseguir este objetivo el Consorcio destina los inmuebles que rehabilita para acoger a nuevos habitantes y nuevos negocios con la intención de que sirva como impulso para que otros inversores privados comiencen a invertir en el Casco Vello, esta medida se complementa con ayudas económicas a los propietarios de inmuebles que quieran reparar o mejorar sus instalaciones residenciales o comerciales. La parte más criticada de esta nueva forma de actuar por parte de la administración es que abandona la preocupación por mejorar el tejido socio-económico existente y se centra principalmente en introducir nuevos habitantes y dinámicas en la zona, lo cual ha significado que la mayor parte de las intervenciones del Consorcio hayan sido ejecutadas sobre inmuebles abandonados o en ruinas y no sobre espacios públicos o edificios con residentes alojados.

El Casco Vello de Vigo ha sufrido diferentes etapas que han condicionado su situación de abandono actual, tras un período de gran esplendor a finales de siglo XIX y principios de siglo XX, el barrio ha sido constantemente sometido a las dinámicas del urbanismo de rehabilitación moderno (Martínez, 2001) y desarrollista (Duque, 2010), las cuales han sentado las bases para la aparición de especulación urbanística, abandono demográfico y degradación espacial. Los proyectos que han comenzado a aparecer tras la aprobación del PERI de 1991, comienzan un período asociado a los procesos de urbanismo de rehabilitación posmoderno (Martínez, 2001), lo cual ha implicado intervenciones, que desde el punto de vista conservacionista, han actuado sobre el tejido socio-espacial generando en ocasiones situaciones complejas como las citadas en el caso del Consorcio, y las cuales serán abordadas en profundidad a partir de la última fase del caso de estudio, que dará comienzo a continuación.



Fig. 3.4.21. Frente marítimo del Berbés. Espacio planteado para la próxima intervención del Consorcio.

4. ANÁLISIS DEL ESTUDIO DE CASO

4.1. CRITERIOS DE SELECCIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LAS FASES DE ANÁLISIS.

El estudio de caso será dividido en cuatro fases, la primera fase se corresponde al año 1860, la segunda se corresponde al período entre 1860 y 1910, la tercera se corresponde al período entre 1910 y 1960 y por último la cuarta se corresponde al período entre 1960 y 2015, llegando por lo tanto hasta la etapa contemporánea.

La primera fase de análisis será de carácter descriptivo, ha sido seleccionada la fecha de 1860, debido a que era posible establecer desde ella, un análisis fundamentado en tramos temporales de aproximadamente cincuenta años, con el objetivo de observar la evolución de la trama urbana y poder así entender de qué modo la degradación y el abandono del Casco Vello tuvieron lugar. Además, la fecha de 1860 se corresponde con los últimos años de conservación de la trama urbana medieval original.

La segunda fase de análisis se centra en el estudio del trazado y construcción de los primeros ensanches entre finales de siglo XIX y principios de siglo XX, por lo tanto el período de 1860 hasta 1910 ofrece perfectamente esta posibilidad. Se trata de una fase también fundamental, ya que es aquí cuando se comienza a conformar el centro histórico que se conoce en la etapa contemporánea, y también se puede afirmar que es aquí cuando comienza el deterioro físico del Casco Vello.

Para la tercera fase de análisis se ha considerado el empleo del período que va desde 1910 hasta 1960, aunque se incluyen una serie de fenómenos ocurridos durante la década de 1960 y que deben ser englobados en este período y no en el siguiente por su relación con el desarrollismo español. En esta fase se observará la consolidación de la zona analizada, especialmente de los ensanches nacidos a finales del siglo XIX, del mismo modo que también se podrá observar la consolidación del proceso de degradación socio-espacial en el Casco Vello, dando lugar a la aparición de situaciones de diferencia potencial de renta.

La cuarta y última fase se corresponde al período que va desde la década de 1960 hasta la etapa contemporánea, considerando por lo tanto el año 2015 a pesar de que no coincida con un tramo de exactamente cincuenta años. Esta fase es la más significativa del trabajo en cuanto se refiere a procesos de revitalización urbana, especialmente en el Casco Vello, siendo también fundamental a la hora de analizar la gentrificación, lo cual no resta importancia de las fases anteriores ya que son necesarias para entender la totalidad del fenómeno.

Se estudiará durante esta fase, como las últimas estrategias de rehabilitación moderna influyeron sobre el Casco Vello, y posteriormente como el cambio de mentalidad y el paso al posmodernismo, propiciaron la aparición de determinadas estrategias urbanísticas de corte claramente posmoderno, las cuales han tenido numerosas implicaciones que será analizadas en la fase de análisis en cuestión.

4.2. **A**NÁLISIS 1860

4.2.1. CARÁCTERÍSTICAS GENERALES DEL ÁREA DE ESTUDIO

El análisis de la primera fase de estudio, pretende establecer el estado del Casco Vello en el año 1860, antes de las primeras intervenciones de carácter modernista que modificaron su morfología. Para ello, han sido analizados datos a nivel cuantitativo y cualitativo, a través de los datos cualitativos se han realizado una serie de análisis morfológicos que muestran variables como el funcionamiento de la estructura viaria, localización de las dinámicas y elementos urbanos principales o la apropiación del espacio para esta zona de la ciudad por parte de la población residente, la cual puede ser observada también a través de las fotografías obtenidas con el análisis documental (Albarello et al., 1997).

Para establecer el comportamiento de las dinámicas socio-espaciales se procede a la aplicación del space syntax, método preconizado por Hillier y Hanson (1984) a través del cual se pueden cuantificar una serie de variables que definen y caracterizan el entorno urbano. Por lo tanto, a través del análisis de los mapas axiales y de los mapas de segmentos, será establecida una lectura cuantitativa del espacio para complementar la visión cualitativa.

Cada fase de análisis estará dividida en tres partes, en primer lugar se expone una aproximación a las características generales del espacio desde el punto de vista cualitativo, en la cual se pretende definir cuáles son las dinámicas y procesos que han adquirido mayor predominancia durante cada fase. Para esta primera fase destaca la gran vitalidad y la absoluta centralidad que la trama orgánica medieval representaba, dando lugar en su interior a la aparición de dinámicas de apropiación del espacio público, especialmente plazas, en las cuales se desarrollaba la vida cotidiana y el comercio o la gran influencia de las infraestructuras defensivas para la organización y localización de equipamientos, establecimientos de uso terciario o zonas residenciales.

En la segunda parte se establece una visión totalmente cuantitativa del espacio, analizando las variables obtenidas a través del space syntax y también la localización de servicios, equipamientos y espacio dedicado al uso comercial, lo cual vendrá a complementar la visión aportada en los datos cualitativos.

En tercer lugar se realiza una superposición de los elementos socio-espaciales desarrollados, tanto los realizados con datos cuantitativos como cualitativos, con el objetivo de obtener un resultado visual en el cual se muestren las relaciones existentes entre la morfología urbana y las dinámicas principales, entre los cuales destacan para esta fase la asociación de las plazas al mercado y a la vitalidad urbana, la correspondencia de espacios segregados en el interior de la estructura orgánica medieval con zonas residenciales de clases sociales trabajadoras y marineras o la influencia de los ejes y nodos estructuradores del movimiento como espacios de mayor establecimiento terciario y comercial.



Fig. 4.2.1.1. Trama urbana. 1860.

El centro histórico de Vigo que se conserva en la actualidad, tiene su fase más representativa a finales del siglo XIX con el auge de la ciudad comercial. En este apartado se estudiarán las características principales del área de estudio en 1860, justo antes de que comenzasen a ser ejecutados los proyectos de ensanche y expansión que han dado forma a la trama urbana contemporánea.

En esta etapa la ciudad estaba compuesta por un núcleo intramuros y una serie de barrios extramuros. La ciudad intramuros se corresponde con el modelo de trama orgánica medieval, calles estrechas y tortuosas entre las cuales surgen plazas llenas de vida y mercados al aire libre donde era efectuada la mayor parte del comercio.

El número de habitantes ascendía aproximadamente a 8.000 personas en esta época según Martínez (2008). Este dato es indicativo de la capacidad residencial que el centro histórico poseía en este período ya que la ciudad intramuros se encontraba totalmente construida, incluso surgiendo la necesidad de retirar las murallas para facilitar así la expansión demográfica que tuvo lugar durante todo el siglo XIX, obra que sería realizada a finales del mismo siglo.



Fig. 4.2.1.2. Mapa axial. 1860.

El mapa axial está compuesto según Hanson y Hillier (1984) por líneas axiales, las cuales representan la percepción visual del espacio urbano, es decir el espacio transitable que una persona puede abarcar de forma visual situándose en un punto concreto de la trama.

En el año 1860 la mayor parte de los habitantes residían en la ciudad intramuros. En el interior del núcleo amurallado se concentraba el espacio urbano, calles cortas y estrechas que se entrecruzan con otras similares destacando de forma especial los equipamientos defensivos y las plazas públicas en donde sucede la actividad mercantil. En la parte extramuros el crecimiento se limitaba a las zonas adyacentes al conjunto defensivo y a los bordes de las vías principales, desarrollando un modelo de carácter rural ligado a la pesca y a la agricultura.

A través de la observación del mapa axial se puede observar como la estructura urbana está condicionada por esta dicotomía entre ciudad intramuros y ciudad extramuros en la cantidad de líneas axiales que se acumulan en la parte interior, en contraste con el bajo número registrado en las zonas exteriores. Una mayor cantidad de espacio transitable es indicativo de una mayor actividad urbana.

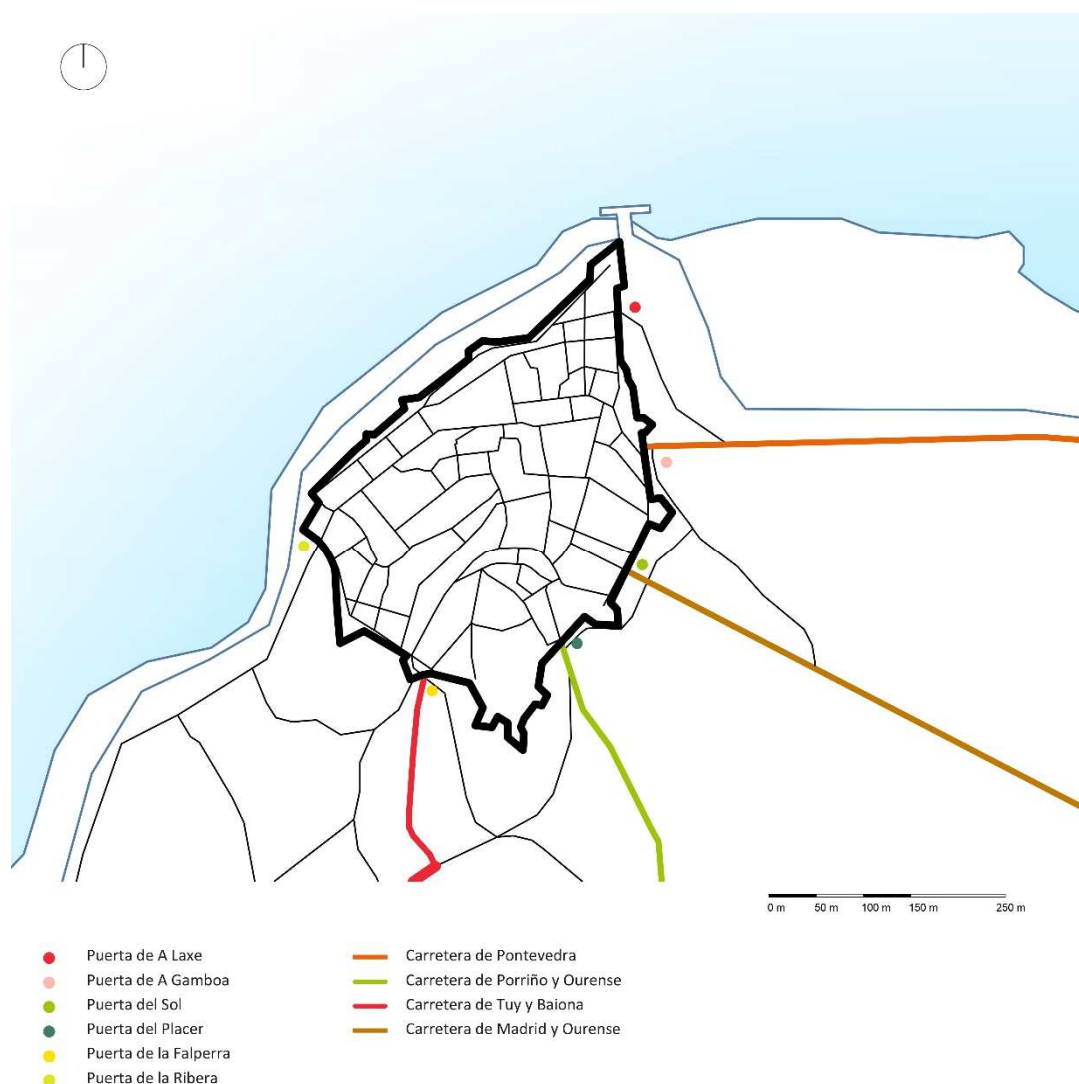


Fig. 4.2.1.3. Infraestructuras viarias. 1860.

El sistema viario en el año 1860 proviene de la estructura que se había ido progresivamente formando desde el nacimiento de la ciudad. Las calles intramuros se corresponden con una estructura orgánica en la que todas las vías tienen características similares, destacando los ejes que conectan las puertas de acceso con las plazas.

En la parte extramuros destaca la existencia de las vías de Pontevedra, Porriño y Tuy las cuales llevaban siglos siguiendo el mismo trazado, la vía de Madrid es construida en la primera mitad del siglo XIX, lo cual implica que la Puerta del Sol adquiriese probablemente un tránsito mayor.

Las vías secundarias se corresponden a pequeños caminos que conectan los núcleos extramuros con las vías principales por lo tanto serían apenas transitados por los habitantes de estas zonas.

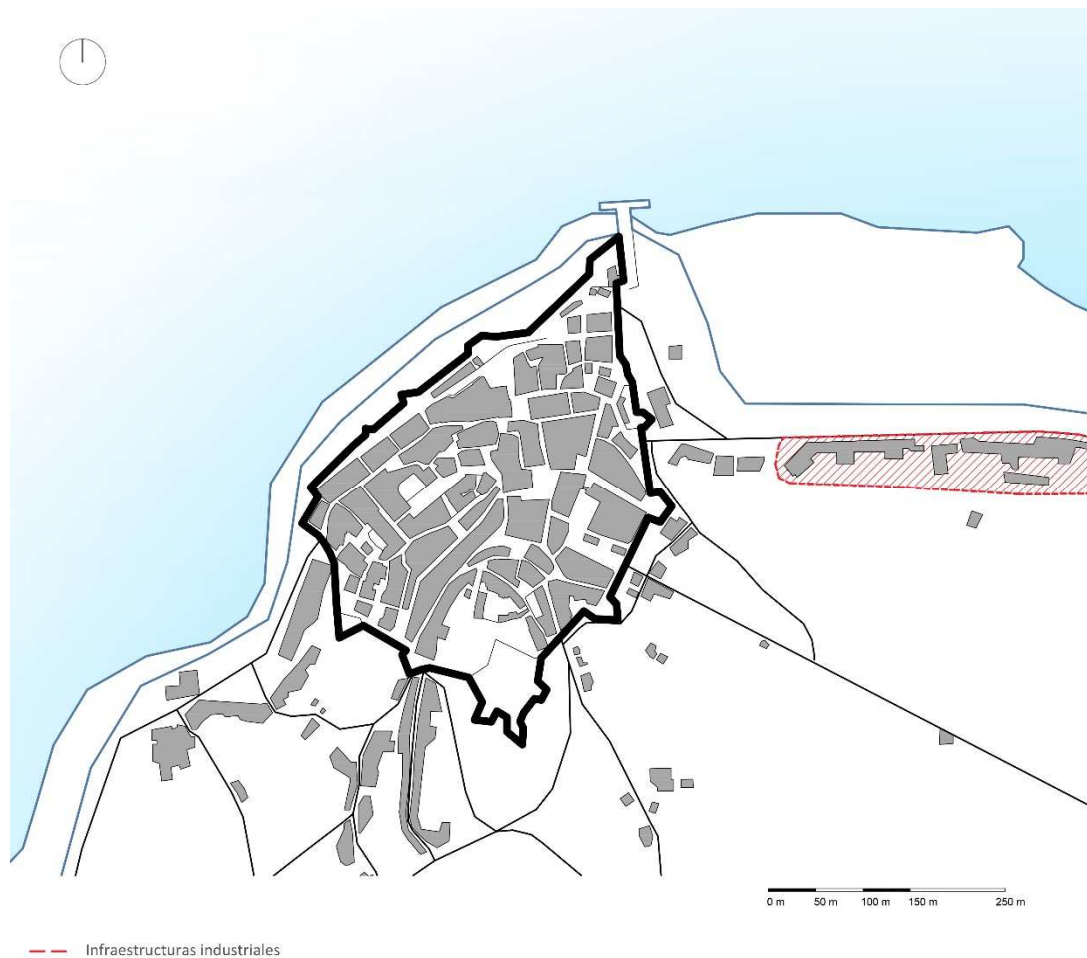


Fig. 4.2.1.4. Localización de las infraestructuras industriales. 1860.

Durante el siglo XVIII la actividad de la ciudad se basaba en la pesca, la agricultura y el comercio marítimo principalmente. En este período comenzó la llegada a la ciudad de industriales procedentes de Cataluña los cuales buscaban aprovechar la buena situación que el puerto les brindaba para el comercio marítimo, especialmente con América y el norte de Europa. Según Martínez (2008) estos inmigrantes se instalaron en el barrio del Arenal e invirtieron en el sector conservero y en el sector textil, acelerando el proceso de crecimiento de la actividad portuaria y convirtiendo Vigo en la ciudad española con el mayor índice de exportación de pesca salada por vía marítima.

El aumento de la demanda en el sector pesquero producido por la actividad de la industria conservera provocó al mismo tiempo un crecimiento y modernización del propio sector pesquero que registraba según Pereiro (1981) el mayor índice de capturas de toda la península.

El crecimiento mercantil y el inicio de la actividad industrial provocaron el inicio de una nueva etapa de intenso crecimiento demográfico sin precedentes la cual tendría un gran impacto sobre la trama urbana hacia finales del siglo XIX e inicios del siglo XX.



Fig. 4.2.1.5. Localización equipamientos principales. 1860.

En la ciudad de 1860 la mayor parte del espacio estaba destinado al uso residencial, sin embargo existen evidencias de la localización de algunos equipamientos en el interior del recinto amurallado que proporcionan una lectura más completa del espacio urbano.

Se puede observar en el plano de equipamientos principales como la mayoría de ellos se sitúan en el interior de la ciudad intramuros, en contraposición a la ausencia de los mismos en los barrios extramuros.

Al mismo tiempo es posible observar un mayor número de equipamientos en la zona este y en la zona central que en la zona sur y en la zona oeste. Este fenómeno podría tener relación con el hecho de que la parte norte y este de la ciudad estaban habitadas por la burguesía y las clases señoriales mientras el espacio restante pertenecía a la pequeña burguesía, pescadores, marineros, artesanos y comerciantes.

Las zonas que más destacan en número de equipamientos son las plazas de la Pescadería y de la Constitución, cercanas a la puerta del Sol y situadas en una zona central de espacio urbano.



Fig. 4.2.1.6. Localización plazas/ mercado al aire libre. 1860.

Las plazas son uno de los elementos fundamentales en las estructuras medievales, en el caso de Vigo estos espacios eran utilizados como mercados donde se vendían productos de todo tipo. Hasta finales del siglo XIX no existió un espacio cerrado destinado a las actividades comerciales, por lo tanto las plazas fueron durante siglos el centro de la vida urbana.

En 1860 existían en la ciudad intramuros cuatro plazas, al norte se sitúa la plaza de la Iglesia, al sur de esta se encuentra la plaza de la Constitución, lugar donde además se encontraba el ayuntamiento, hacia el este y cercana a la puerta del Sol se encontraba la plaza de la Pescadería donde se vendía este producto de forma habitual y por último al sur se encontraba la plaza de la Leña.

En la parte extramuros destacaban tres emplazamientos por la situación en los mismos de la actividad mercantil en días determinados de la semana. Los mercados situados en la parte este eran conocidos según Pereiro (1981) por la venta de ganado, mientras que el mercado situado en la Ribera del Berbés estaba asociado especialmente a la pesca.

Es posible definir determinados aspectos fundamentales para sistematizar las características principales observadas a través del análisis morfológico.

En primer lugar cabe destacar la importancia de las plazas en la zona correspondiente a la trama urbana intramuros, en su gran mayoría se encuentran localizadas en la parte este (figura 4.2.1.6), la cual se corresponde a un área de apropiación residencial asociada a las clases señoriales y la mediana y alta burguesía, como se puede observar en la figura 4.2.2, aunque la apropiación espacial que se realizaba en las mismas estaba asociada a todas las clases sociales, ya que allí se desarrollaba el fenómeno comercial de un modo informal, ya que no existe un espacio cerrado en el que realizar estas dinámicas. Las plazas definen también los principales ejes de circulación por el interior de la trama orgánica, siendo los puntos a nivel general, mejor integrados.

En el interior de la ciudad intramuros, las zonas situadas al oeste y al sur están asociadas a una apropiación por la clase trabajadora, debido a la mayor actividad pesquera y agropecuaria históricamente establecida en el Berbés y en el barrio de la Falperra. Por razones de proximidad con su zona de trabajo, pescadores y agricultores situaron su residencia en la zona oeste de la ciudad intramuros, satisfaciendo las necesidades de cercanía y protección. La inexistencia de plazas relevantes en estos entornos, refuerza la hipótesis de la existencia de una apropiación clasista del espacio, la cual influye en gran medida en la configuración del espacio morfológica de la ciudad.

La configuración orgánica de la trama urbana también se muestra, evidentemente, operativa para las relaciones y actividades de tipo peatonal, además de atender a las cuestiones defensivas que implican cierta dificultad de acceso a las zonas interiores.

A pesar de existir una marcada diferenciación social en la distribución residencial, el espacio público tendría elevadísimos niveles de apropiación por parte de la población en su totalidad, debido a que la mayoría de dinámicas eran ejecutadas al aire libre, lo cual implica un espacio público con usos heterogéneos no asociados a una clase social determinada, es decir que existía una convivencia del total de la ciudadanía en las calles y plazas de la ciudad.

Lógicamente esta fase está asociada a un período de pre-urbanismo culturalista (Choay, 1992) en el cual todavía no se habrían aplicado lógicas racionales para intervenir sobre el espacio urbano. El alto grado de apropiación del espacio público es un indicador de la elevada participación de lo que Lefebvre (1978) define como sociedad urbana. La sociedad urbana se refiere a los habitantes que ocupan y desarrollan sus actividades de manera cotidiana en un espacio determinado, los cuales deberían participar en el desarrollo urbano de la ciudad, es decir que la totalidad de los habitantes que generan la fenomenología de una ciudad determinada, deben ser considerados para plantear el desarrollo, evitando que solo sea un pequeño porcentaje el que dirija el desarrollo para satisfacer intereses de grupos o clases particulares.



Fig. 4.2.1.7 y 4.2.1.8. Vistas de la plaza de la pescadería (plaza de la Princesa en la actualidad) en la segunda mitad del siglo XIX.



Fig. 4.2.1.9. Vista de la ciudad desde la ribera del Berbés en la segunda mitad del siglo XIX.



Fig. 4.2.1.10. Grabado representativo de la ribera del Berbés en la segunda mitad del siglo XIX.



Fig. 4.2.1.11. Fotografía de los soportales del Berbés donde se observan su función y morfología originales. Finales del siglo XIX.

4.2.2. ANÁLISIS INDIVIDUAL DE ELEMENTOS URBANOS

- A. Espacio construido.
- B. Infraestructuras.
- C. Equipamientos.

A. Espacio construido.

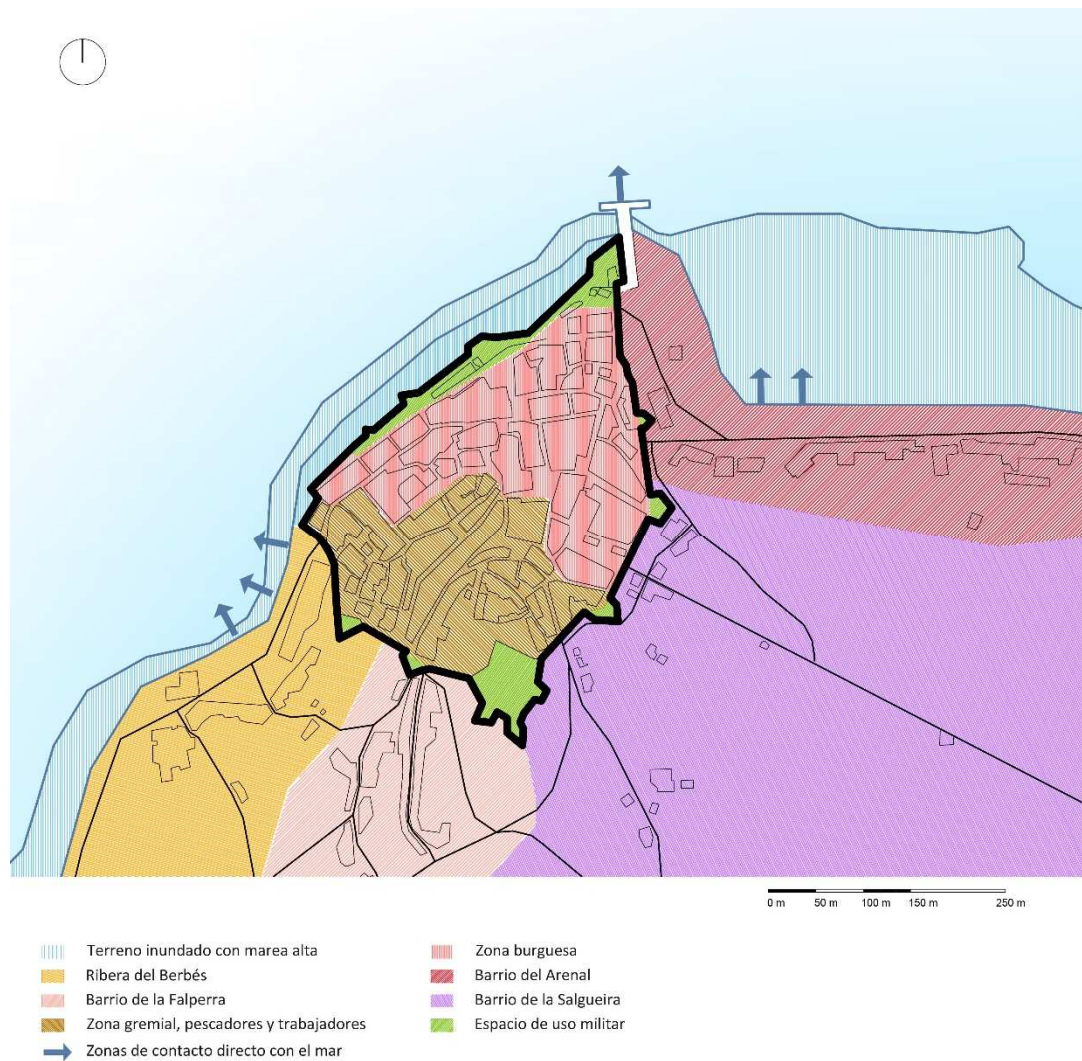


Fig. 4.2.2.1. Esquema interpretativo del espacio construido. 1860.

El esquema interpretativo del espacio construido aquí presentado es una síntesis de los datos expuestos por Pereiro (1981) y Martínez (2008) acerca de la composición social de los diferentes ambientes urbanos para esta etapa pre-industrial.

La ciudad intramuros estaba compuesta principalmente por dos zonas, las zonas norte y este eran asociadas a clases sociales más influyentes como los grandes propietarios y la alta burguesía mientras el resto del espacio intramuros era ocupado por pescadores, trabajadores y gremios de artesanos. El perímetro de la ciudad intramuros contaba con una serie de baterías y baluartes que actuaron en esta etapa como una barrera física que limitaba el crecimiento y la relación con el mar. La ciudad extramuros estaba ocupada por la actividad industrial en el Arenal, la actividad pesquera en los barrios de la Ribera y el Arenal y las actividades gremiales y agropecuarias presentes en mayor o menor medida en todos los barrios del exterior de la ciudad.

B. Infraestructuras.



Fig. 4.2.2.2. Mapa axial. Conectividad. Colores rojo y naranja representan una conectividad alta, amarillos y verdes representan una conectividad media y azules representan conectividad baja.

La conectividad es una medida de ámbito local que mide la relación entre una línea axial con sus vecinas más próximas. Según Hanson y Hillier (1984) la conectividad se puede cuantificar analizando los ejes que están interconectados de forma directa.

En el mapa axial de conectividad para Vigo en 1860 es posible verificar que las líneas con una conectividad alta se sitúan en el interior del recinto amurallado en su gran mayoría.

En la parte norte, destacan especialmente la calle Real que une la plaza de la Iglesia con la Ribera del Berbés y la línea que cruza el mirador de la Piedra conectando la parte este y oeste del mismo con la plaza de la Iglesia. En la parte este destaca la línea que cruza la plaza de la Pescadería, actualmente plaza de la Princesa, y que se corresponde en un amplio tramo a la actual Calle de Joaquín Yáñez. En la parte sur se observan dos líneas destacables que se corresponden a la entrada de la puerta de la Falperra y de la puerta del Placer.

A modo general, se puede observar una mayor conectividad en las zonas asociadas a la parte noble del núcleo urbano y a las plazas públicas y una conectividad muy baja en la mayor parte del espacio restante.



Fig. 4.2.2.3. Mapa axial. Integración global. Colores rojo y naranja representan una integración alta, amarillos y verdes representan una integración media y azules representan integración baja.

La integración es una variable de ámbito global y local, según Hanson y Hillier (1984) este valor es indicativo del potencial como destino de una línea axial. La integración global es indicativa del grado de integración/ segregación de cada línea axial con respecto al sistema.

Observando el mapa de integración global se pueden verificar diversos fenómenos. Las líneas axiales que mostraban una alta conectividad tienen también una alta integración, las líneas colindantes a también tienen muestran una alta integración, concentrando las líneas rojas y anaranjadas en la parte central y en la parte norte, estrechamente asociadas a las plazas y a las puertas de acceso al recinto amurallado.

A nivel general cabe destacar que la ciudad intramuros muestra un elevado nivel de integración mientras en la ciudad extramuros apenas destacan las vías asociadas al Arenal, a la Ribera del Berbés y la vía de Madrid.

Al contrario que en el mapa de conectividad, los espacios situados hacia la parte oeste del recinto amurallado muestran una integración media, es decir se trata de calles con poca conectividad pero con un potencial de destino bastante elevado.



Fig. 4.2.2.4. Mapa axial. Integración local. Colores rojo y naranja representan una integración alta, amarillos y verdes representan una integración media y azules representan integración baja.

En este apartado se observa el mapa de integración local que debe ser interpretado en comparativa con el mapa de integración global. Según Hanson y Hillier (1984), la integración local representa el grado de integración/ segregación que una línea axial posee con respecto a sus dos vecinos inmediatos (segundo grado) con los cuales puede ser conectada considerando un radio determinado. Por lo tanto la integración local aporta información sobre la integración/ segregación de un espacio con sus zonas más cercanas, mostrando así una representación más concreta sobre cada línea en particular que sobre el propio conjunto.

En líneas generales el mapa de integración local es similar al mapa de integración global, mostrando la zona central correspondiente a la plaza de la Leña con un poco menos de intensidad y al mismo tiempo ganando intensidad en las líneas situadas más al norte y hacia el oeste.

En líneas generales todas las calles del recinto amurallado tendrían una integración media o alta, especialmente en los trazados que conectan las puertas y las plazas principales, apareciendo solo dos líneas con integración baja y dando lugar a un espacio con un bajo nivel de segregación espacial. En la ciudad extramuros siguen destacando el barrio del Arenal y el barrio de la Ribera además de la vía hacia Madrid.



Fig. 4.2.2.5. Mapa de segmentos. Integración global. Colores rojo y naranja representan una integración alta, amarillos y verdes representan una integración media y azules representan integración baja.

El mapa de segmentos es una herramienta desarrollada por Hillier e Iida (2005) con el objetivo de obtener un análisis más preciso que el de los mapas axiales. Cada línea axial es así dividida en segmentos que están limitados a las intersecciones que estas tienen con otras líneas. El mapa de segmentos representa los modelos mentales que parten de las conexiones de la ciudad y se basan en la geometría o en la angularidad de la misma.

Analizando el mapa de segmentos correspondiente a la integración global es posible observar que existen pequeñas diferencias respecto a este mismo mapa en su versión axial. Las líneas que representan una integración alta tienen menos presencia en la parte central, especialmente en las zonas adyacentes a la plaza de la Leña, en la parte norte la calle Real sigue manteniendo una integración alta y lo mismo sucede con las líneas cercanas a la puerta de la Falperra. En la parte oeste se puede observar que un descenso de la integración respecto al mapa axial y un mayor número de líneas con baja integración.

Respecto a las vías extramuros, el mapa de segmentos atribuye a la correspondiente al barrio del Arenal una integración baja mientras las situadas en las puertas hacia el sur han aumentado el valor de esta variable.



Fig. 4.2.2.6. Mapa de segmentos. Integración local. Colores rojo y naranja representan una integración alta, amarillos y verdes representan una integración media y azules representan integración baja.

El mapa de segmentos correspondiente a la integración local muestra un resultado acorde con la mayor parte de los planos analizados hasta el momento, indicando las zonas de mayor integración asociadas a los ejes correspondientes a la calle Real y a la conexión de las plazas centrales de la Constitución, Pescadería y Leña con las puertas de la Falperra, Placer y Sol.

Comparando el mapa de segmentos respectivo a la integración local con su símil en el mapa axial es posible destacar que existen diferencias notables. En el mapa axial se indican varias zonas con una integración local alta en la parte norte del recinto amurallado al mismo tiempo que en las zonas centrales esta variable desciende ligeramente, el mapa de segmentos respectivo a la integración local se muestra más acorde tanto con la conectividad como con los resultados obtenidos en la integración global, destacando de forma especial las líneas colindantes a las tres plazas centrales las cuales se puede afirmar que eran las líneas más integradas de toda la ciudad en aquella época. Las puertas más destacables continúan siendo la puerta de la Falperra y la puerta del Sol.



Fig. 4.2.2.7. Mapa axial. Sinergia. Colores rojo y naranja representan una sinergia alta, amarillos y verdes representan una sinergia media y azules representan sinergia baja.

La sinergia es una variable de ámbito global con la cual se puede obtener de forma cuantitativa la relación entre la integración global y local de un sistema a nivel general. Según Hillier (1996) esta medida es indicativa de la relación física existente entre las áreas principales o subsistemas que a su vez componen el sistema general.

En este apartado se puede observar la sinergia calculada a través del mapa axial, los resultados son acordes a los mapas anteriormente analizados, mostrando un resultado más preciso en cuanto a las zonas que tienen un mejor funcionamiento dentro de la totalidad del sistema.

En la zona intramuros destacan como viene siendo habitual las líneas que interconectan las puertas con las plazas públicas mientras los espacios que tienen una relación menos directa con estos elementos tienen una menor importancia en el sistema, siendo espacios menos transitados y más segregados, aunque la cantidad de zonas con una sinergia baja (azul) es escasa, correspondiéndose estas zonas a una sinergia media (verde y amarillo). Se puede hablar por lo tanto de un sistema con una buena sinergia a nivel general.



Fig. 4.2.2.8. Mapa de segmentos. Sinergia. Colores rojo y naranja representan una sinergia alta, amarillos y verdes representan una sinergia media y azules representan sinergia baja.

Observando y comparando la variable de sinergia respectivamente al mapa axial en comparación con el mapa de segmentos es posible verificar la correlación que existe entre ambas, lo cual reafirma el buen funcionamiento del sistema a nivel global.

Algunos aspectos destacables al realizar la comparación entre ambos planos son la coincidencia en la línea que une la plaza de la Iglesia con la Plaza de la Pescadería, correspondiente a la actual calle de Joaquín Yáñez, demostrando que esta zona era probablemente uno de los ejes principales en la vida urbana, siendo el eje vertical más importante que relaciona la parte norte y sur de la ciudad intramuros.

El mapa de segmentos muestra un peor funcionamiento de la zona adyacente a la puerta y baluarte de A Laxe que el mapa axial. A nivel general, el mapa de segmentos atribuye una sinergia mayor en las partes situadas hacia el sur del recinto, especialmente las relacionadas con las plazas principales, mientras el mapa axial muestra una sinergia más equilibrada entre las zonas norte y sur por lo tanto un sistema global también más equilibrado.

En cuanto a las vías exteriores cabe destacar el elevado valor de sinergia que el mapa de segmentos indica en las líneas correspondientes a la puerta de la Falperra, dato que coincide con los resultados obtenidos en el mapa axial.

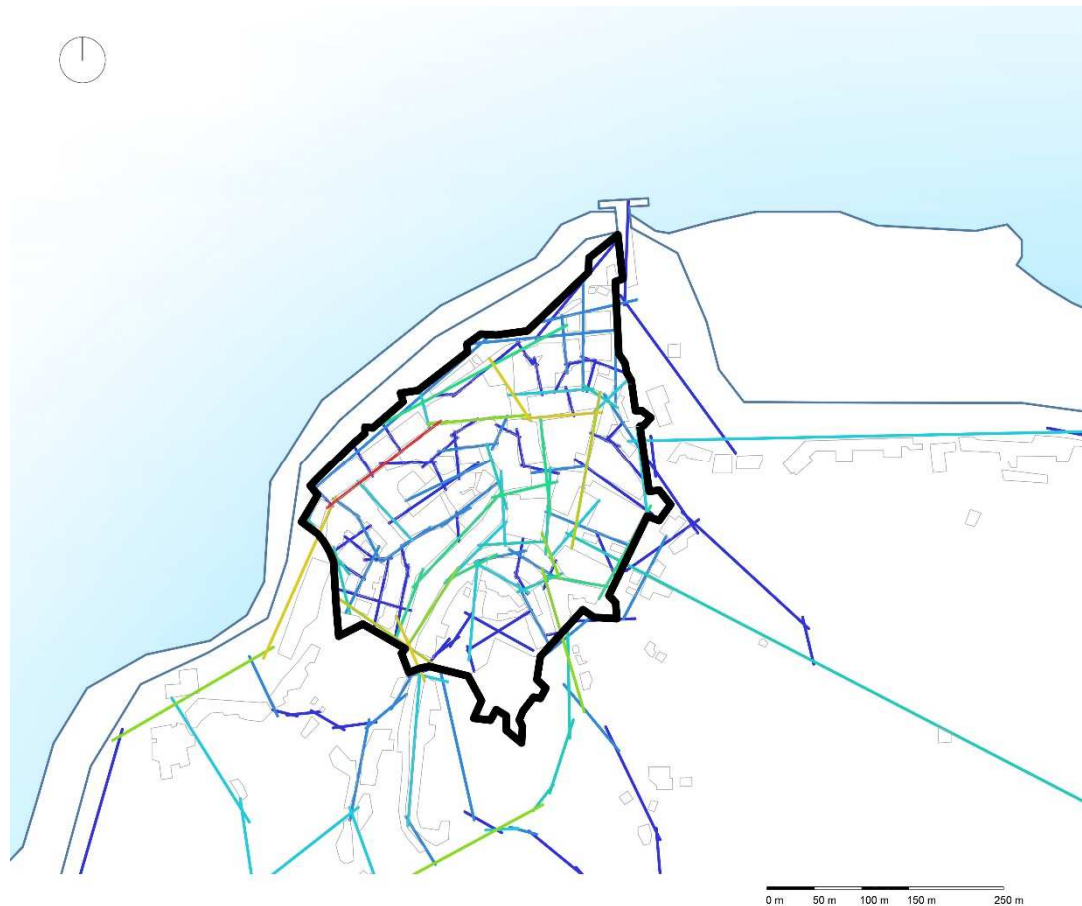


Fig. 4.2.2.9. Mapa axial. Elección de flujo. Colores rojos y naranjas indican una mayor probabilidad de elección, amarillos y verdes indican una probabilidad de elección media y azules representan probabilidad de elección baja.

La elección de flujo es una variable de ámbito global, según Hanson y Hillier (1984) este valor se corresponde a los espacios que con un recorrido más corto interconectan una parte más amplia del sistema. Se trata por lo tanto de las líneas que poseen una mayor capacidad como recorrido empleado para llegar a un punto determinado de la trama urbana.

A través del análisis de la elección de flujo obtenida a través del mapa axial se puede observar una correlación con los planos presentados hasta el momento, destacando especialmente la calle Real y las zonas adyacentes a la plaza de la Iglesia y la plaza de la Pescadería. Estos ejes serían por lo tanto los espacios con una mejor capacidad para interconectar la totalidad del sistema.

La propia morfología de la trama medieval tiene como resultado un número pequeño de ejes con una elección de flujo alta mientras los ejes con una elección de flujo baja se observan en una medida mucho mayor, a pesar de ser espacios con una integración media o incluso alta, verificables en los resultados de los planos de integración analizados.



Fig. 4.2.2.10. Mapa de segmentos. Elección de flujo. Colores rojos y naranjas indican una mayor probabilidad de elección, amarillos y verdes indican una probabilidad de elección media y azules representan probabilidad de elección baja.

El análisis de la elección de flujo obtenida a través del mapa de segmentos revela algunas diferencias poco significativas respecto a su símil obtenido a través del mapa axial.

Estas diferencias radican en la zona correspondiente a la puerta de la Falperra que en el mapa de segmentos adquieren un valor de elección de flujo más alto al igual que la calle Real que se mantiene aunque en un tramo más pequeño. Las zonas adyacentes a la plaza de la Iglesia han descendido a un nivel medio respecto al resultado obtenido en el mapa axial que las indicaba con un valor alto.

Considerando las líneas correspondientes a valores de elección de flujo alto y medio, el sistema general como las vías con una mayor capacidad estructuradora, es posible afirmar que los resultados del mapa axial y de segmentos se corresponden en gran medida indicando de forma clara un eje principal que unifica la calle Real, los ejes cercanos a la plaza de la Iglesia, la Plaza de la Pescadería y la puerta de la Falperra como línea de tránsito principal.

C. Equipamientos.

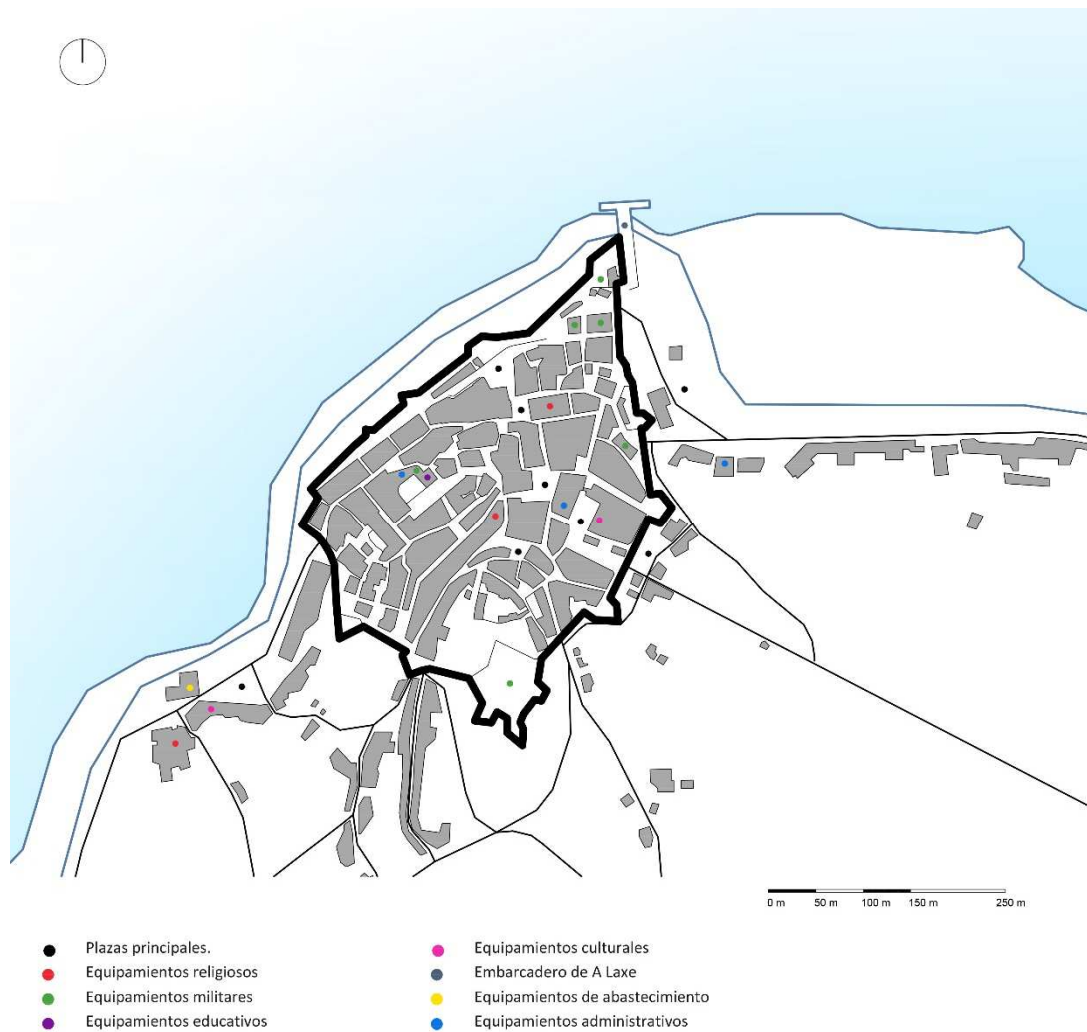


Fig. 4.2.2.11. Localización de equipamientos. 1860.

El modelo culturalista se basa en una posición de respecto y nostalgia hacia el pasado, especialmente hacia la ciudad medieval, las características más destacables del pre-urbanismo culturalista son la asimetría, la diversidad, el valor de la particularidad y el sentimiento comunitario o enraizamiento (Choay, 1992). Para analizar las características de la ciudad medieval sería importante analizar según García (2004) determinados aspectos asociados a un entorno tradicional como los equipamientos, las calles y las manifestaciones de arquitectura pública, estos elementos refuerzan la idea de comunidad.

En el caso de Vigo hacia el año 1860 se han podido definir una serie de equipamientos registrados en documentos escritos que de forma general aglutinaban la mayor parte de las dinámicas urbanas.



Fig. 4.2.2.12. Espacio terciario y comercio. 1860.

En la figura 4.2.2.11 se puede observar una mayor acumulación de equipamientos en el interior del núcleo amurallado que en la parte exterior, lo cual es lógico si se entiende la ciudad medieval en parte como infraestructura defensiva. Las plazas intramuros están muy relacionadas con el ayuntamiento situándose en una posición de cercanía al mismo.

Respecto al espacio terciario en el que serían potencialmente situados los bajos comerciales, la figura 4.2.2.12 define una localización concreta de los mismos basada en el análisis tipológico llevado a cabo por Martínez (2008) en el Casco Vello de Vigo. Este autor localiza en los puntos indicados edificaciones de la mediana y baja burguesía con varias alturas y bajo comercial destinado a la actividad terciaria. La localización de estos edificios es abundante en la calle Real y en las zonas cercanas a la Plaza de la Iglesia y la puerta del Placer. El espacio residencial de la clase trabajadora al oeste del recinto intramuros correspondiente a la zona de Pescadores destaca por la práctica inexistencia de edificios equipados con bajo comercial y también de plazas públicas, lo cual es indicativo que la actividad mercantil no se desarrollaba de forma contundente en esta zona de la ciudad en comparación con la parte norte y este.

Para finalizar este apartado se realizará una síntesis interpretativa sobre la estructuración espacial del entorno analizado a través del space syntax, con el objetivo de establecer patrones asociados a la múltiple fenomenología extraída de los datos cualitativos.

En el interior de la ciudad intramuros se pueden diferenciar dos zonas, una situada en la parte este y otra en la parte oeste. Aunque ambas poseen una estructura orgánica, existen diferencias, las cuales pueden ser verificadas en los mapas de conectividad e integración.

Las zonas asociadas a la parte este tienen un mayor grado de integración y conectividad, debido a la existencia de múltiples plazas que ejercen la función de nodos estructuradores del movimiento. La apropiación del espacio residencial en las zonas de mayor integración es ejercida principalmente por la clase señorial y la mediana y alta burguesía, tal y como se puede verificar en el estudio tipológico de Martínez (2008). La apropiación del espacio público en la zona este se corresponde al comercio, que por aquel entonces se realizaba en las plazas a falta de equipamientos específicos. Para concluir, se puede afirmar que las calles situadas en la zona este, tienen un excelente funcionamiento como punto de destino y representan los espacios de mayor vitalidad de la ciudad de 1860.

Las zonas asociadas a la parte oeste tienen también una buena integración, aunque a nivel de conectividad se encuentran por debajo de las localizadas en la zona este. En este lugar se da principalmente una apropiación del espacio residencial por las clases trabajadores y apenas existen plazas, manteniendo así una función asociada al desplazamiento hacia otros puntos de la ciudad. Es posible afirmar que las calles situadas en la zona oeste tienen un buen funcionamiento como medio de desplazamiento hacia un destino, pero no tanto como destino.

Por lo tanto, es posible afirmar analizando los resultados obtenidos, que existía en 1860 una diferenciación espacial en la ciudad asociada a una separación de clases, la zona este aparece como lugar de destino principal, residencia de clases altas, y zona con mayor índice de equipamientos, mientras la zona oeste está asociada a la residencia de las clases populares, la funcionalidad de sus calles es principalmente el desplazamiento hacia otros puntos como la zona este o la Ribera del Berbés y un número considerable de ellas se encuentran poco integradas en el conjunto.

4.2.3 SUPERPOSICIÓN DE LOS ELEMENTOS SOCIO-ESPACIALES

- A. Superposición de integración y elementos urbanos.
- B. Superposición de elección de flujo y elementos urbanos.
- C. Esquemas interpretativos.

A. Superposición de integración y elementos urbanos.



Fig. 4.2.3.1. Superposición de mapa axial de integración global y equipamientos. Colores rojo y naranja representan una integración alta, amarillos y verdes representan una integración media y azules representan integración baja.

Durante esta sección se analizarán los aspectos cuantitativos que aportan datos desde el punto de vista socio-espacial especificados por Hanson y Hillier (1984), comparados con otros aspectos de carácter cualitativo obtenidos a través del análisis morfológico, aplicado sobre las propiedades atribuidas al espacio urbano pre-industrial, de las cuales hablan autores como Choay (1992) o García (2004).

El método que se aplicará, será complementar la información obtenida a través del space syntax, de forma visual, con otros elementos obtenidos a través de datos cualitativos, los cuales aportan una mayor profundidad a la lectura de los patrones asociados a la fenomenología socio-espacial, como por ejemplo la figura 4.2.3.1, en la cual se puede verificar la estrecha relación existente entre la localización de equipamientos y las calles mejor integradas en la trama urbana, asociado al mismo tiempo a la separación de residentes entre dos zonas principales, una mejor integrada al este y una más segregada al oeste.

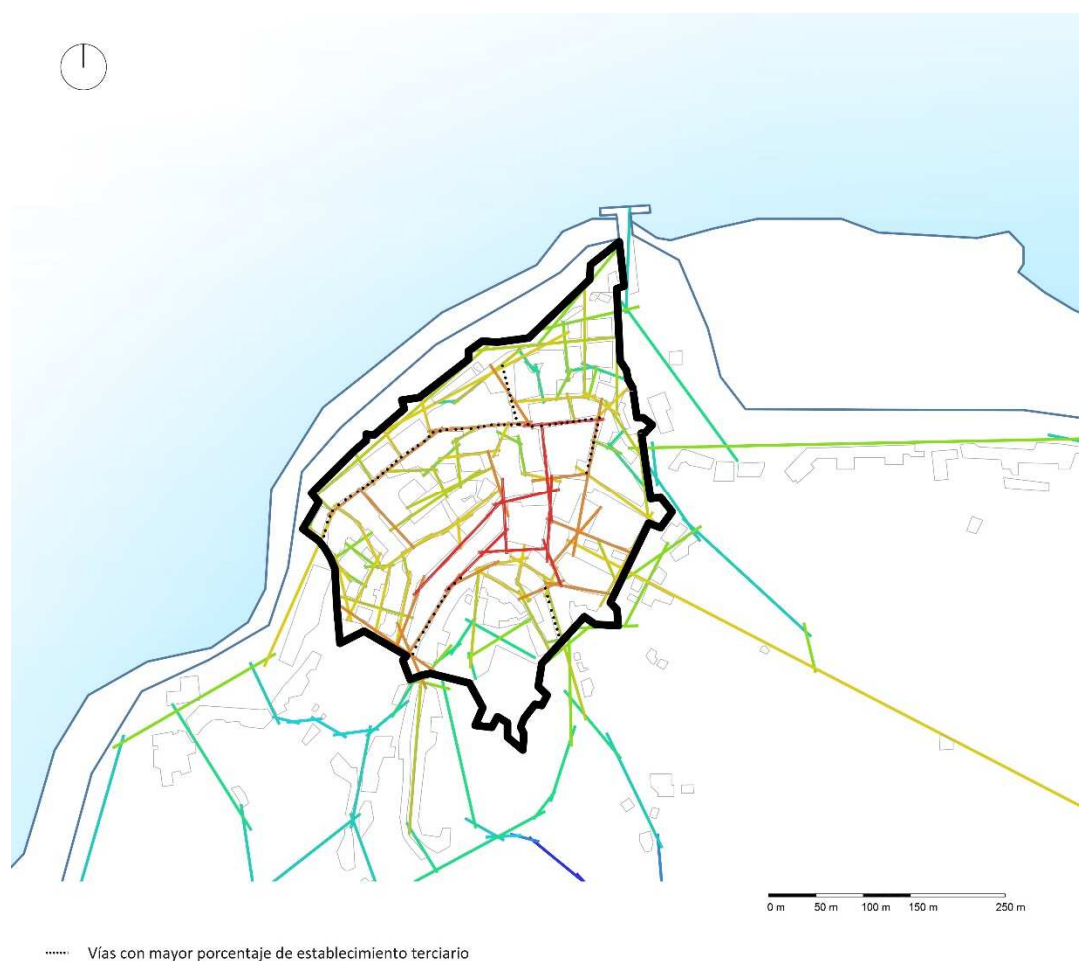


Fig. 4.2.3.2. Superposición de mapa axial de integración global y espacio terciario. Colores rojo y naranja representan una integración alta, amarillos y verdes representan una integración media y azules representan integración baja.

En el caso de la figura 4.2.3.1 es posible verificar de forma visual la relación que la acumulación de determinados elementos, especialmente plazas, equipamientos administrativos y equipamientos religiosos, mantienen con las zonas que poseen un valor de integración alto. Por lo tanto en su gran mayoría las plazas y equipamientos de la ciudad intramuros en el año 1860 se situaban a lo largo de ejes mejor integrados en el sistema.

En la figura 4.2.3.2 es posible verificar la estrecha relación existente también entre las edificaciones con bajo comercial y las vías de mayor integración, coincidiendo así la acumulación de comercio y servicios con la localización de vías con valores de integración, en su gran mayoría de los más altos (rojo y naranja), observando al mismo tiempo que las zonas que poseen una integración media o baja apenas demuestran acumulación de edificaciones con bajo comercial.

La lectura conjunta de estas dos figuras, evidencia la existencia de un mayor índice de apropiación del espacio público por los habitantes en las calles mejor integradas.

B. Superposición de elección de flujo y elementos urbanos.

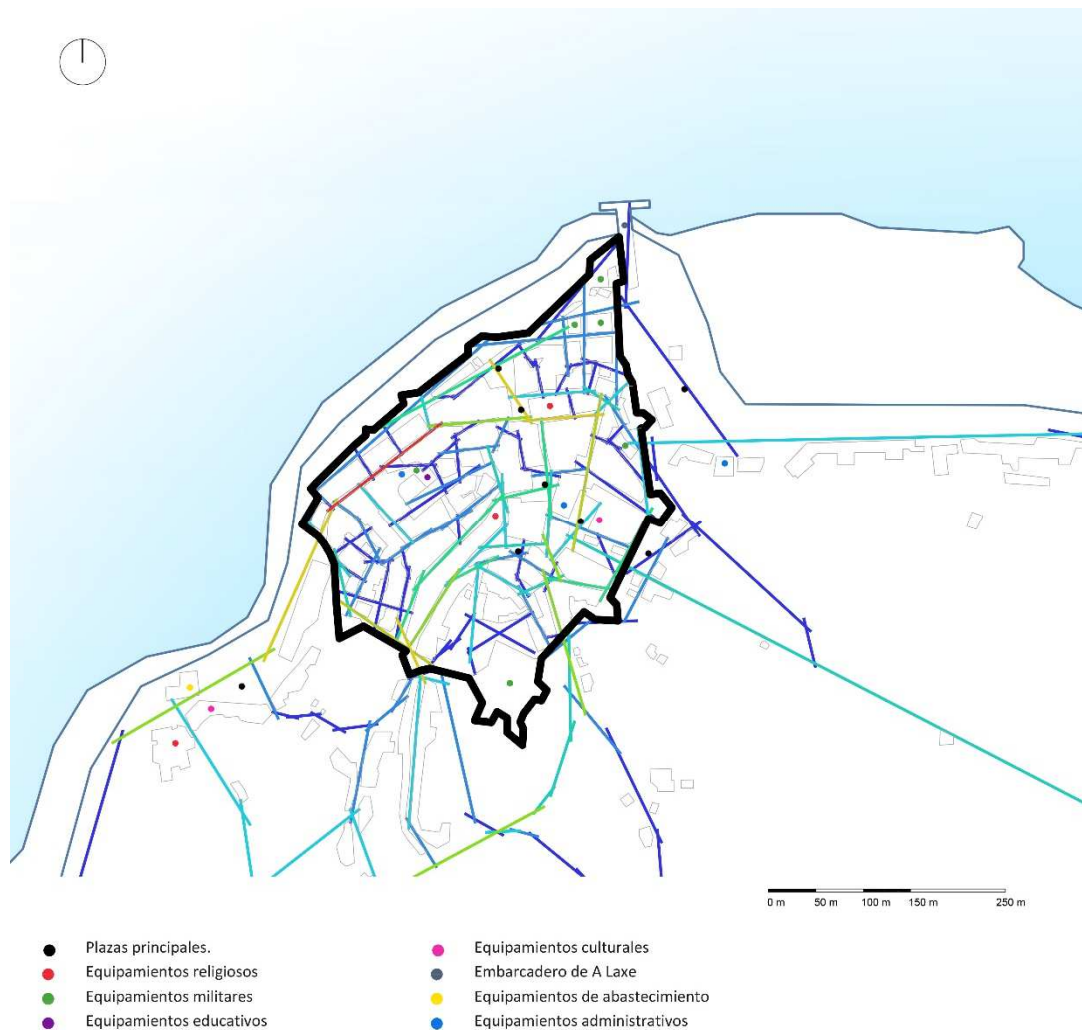


Fig. 4.2.3.3. Superposición de mapa axial de elección de flujo y equipamientos. Colores rojos y naranjas indican una mayor probabilidad de elección, amarillos y verdes indican una probabilidad de elección media y azules representan probabilidad de elección baja.

La elección de flujo es el segundo elemento de interés en este análisis para establecer una superposición con los elementos cualitativos por ser considerado junto a la integración, uno de los elementos que en este caso ayudan a sintetizar la lectura general del sistema de una forma más satisfactoria.

En el caso de los equipamientos es posible observar que mantienen una relación con las líneas de elección de flujo principales, localizándose siempre en zonas próximas a las mismas.

A nivel general, se puede establecer una relación entre las calles que se muestran más capacitadas para absorber el movimiento del sistema a nivel global con las calles que poseen un elevado nivel de integración, por lo tanto las vías interiores asociadas a la zona este tendrían una función de desplazamiento, principalmente de habitantes que se desplazan desde un punto interior hacia una calle estructuradora.

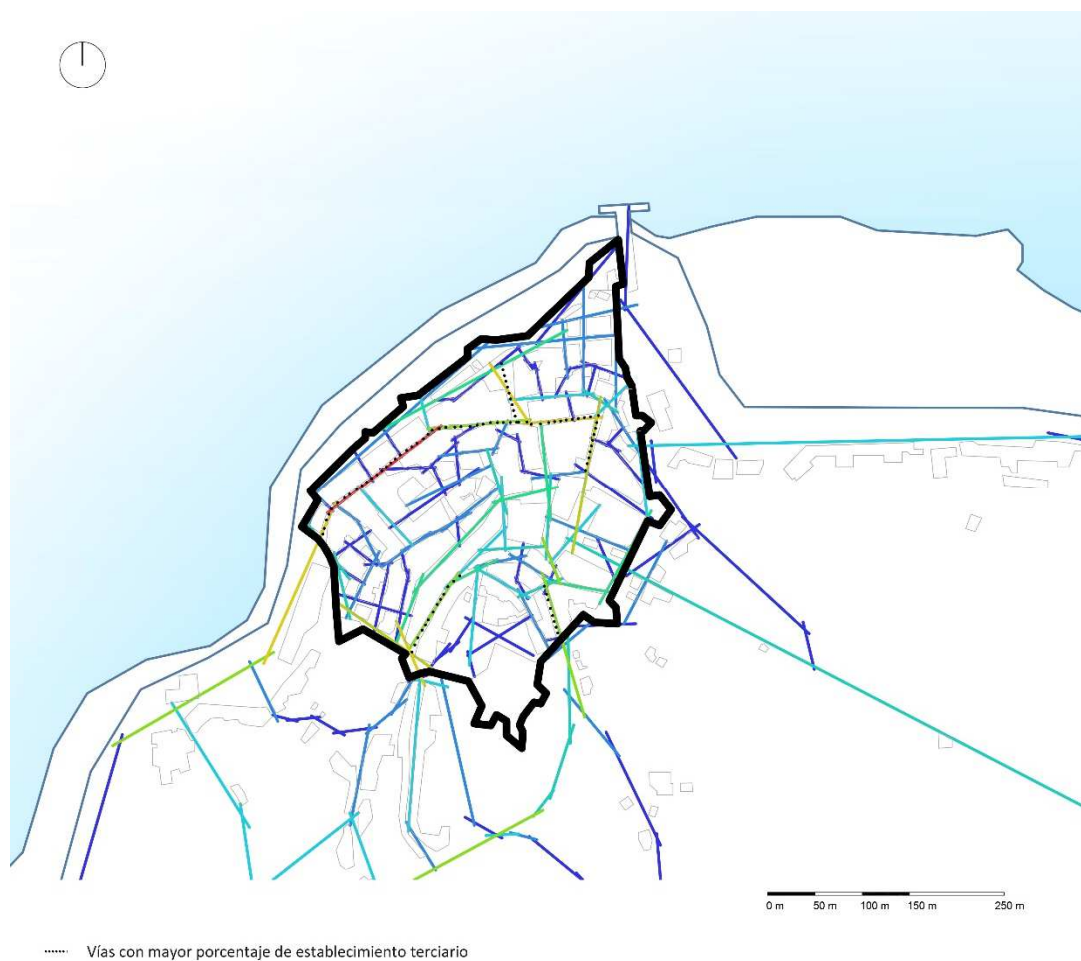


Fig. 4.2.3.4. Superposición de mapa axial de elección de flujo y espacio terciario. Colores rojos y naranjas indican una mayor probabilidad de elección, amarillos y verdes indican una probabilidad de elección media y azules representan probabilidad de elección baja.

En el caso del espacio de uso terciario es posible observar la estrecha correlación que mantenía con las líneas de elección de flujo principales en el año 1860.

Al contrario que en el caso de la distribución de equipamientos, la localización del espacio terciario se desarrolla de forma extensa a lo largo de las vías con mayor valor de elección de flujo, destacando el eje que va desde la Calle Real hasta su cruce con la Calle Joaquín Yáñez continuando hacia el sur en dirección a la puerta del Sol y la Puerta del Placer.

En las zonas con un valor de elección de flujo bajo, se contempla un bajo porcentaje de edificaciones con local dedicado a uso terciario, estas zonas se correspondían según Martínez (2008) a espacios residenciales de trabajadores y pescadores con bajos destinados a funciones de acceso, residenciales o de almacenamiento de material de trabajo.

C. Esquemas interpretativos.



Fig. 4.2.3.5. Esquema interpretativo de la relación existente entre la integración global, los equipamientos y el espacio terciario.

Una vez analizados todos los aspectos tanto cualitativos como cuantitativos y contrastados en sus vertientes más representativas, es posible afirmar que la ciudad de 1860 estaba estrechamente ligada a los fenómenos mercantiles sucedidos en las plazas y en los espacios terciarios ya que se encuentran localizados en su amplia mayoría en zonas de alta integración por lo tanto son los principales lugares de destino del sistema urbano.

Otro aspecto destacable es la buena integración del sistema a nivel general en la ciudad intramuros con un bajo porcentaje de líneas segregadas, a pesar de ser un sistema bien integrado la capacidad de movimiento es limitada como debido a la tortuosidad e irregularidad del sistema viario.



Fig. 4.2.3.6. Esquema interpretativo de la relación existente entre las principales líneas de elección de flujo, equipamientos y espacio terciario.

Analizando los ejes principales formados por líneas con un valor de elección de flujo alto o medio es posible establecer como se cita anteriormente un eje principal que conecta la ribera del Berbés con la parte este de la ciudad intramuros y continúa hacia el sur atravesando la plaza de la Pescadería.

La elección de flujo representa los espacios preferidos para circular por la trama urbana, por lo tanto es evidente que las lógicas del movimiento se vieron reflejadas en la localización del espacio terciario, tanto las plazas como los espacios privados se encuentran a lo largo del eje resultado al analizar el mapa de elección de flujo y al mismo tiempo las zonas con menos capacidad para absorber de forma eficiente el movimiento poseen una menor cantidad de espacio de uso comercial. La ciudad medieval se rigió por estas mecánicas durante siglos y muchas de ellas se han manifestado en su propia morfología hasta la actualidad.

Con el fin de concluir la primera fase de análisis, se procede a continuación a realizar una síntesis de los aspectos más relevantes interpretados a través de la observación de las superposiciones y los esquemas representativos presentados en esta última sección. Posteriormente se hará una pequeña introducción a la siguiente fase de análisis.

La ciudad de Vigo en 1860 estaba limitada en el espacio intramuros, apareciendo en las zonas exteriores algunos barrios poco consolidados lo cual se debe a la falta de espacio en el interior de las murallas. Como se ha citado ya anteriormente, la aplicación del space syntax verifica la existencia de dos zonas diferenciadas en la ciudad intramuros, a pesar de que comparten la morfología de la estructura urbana con pequeñas diferencias.

La zona este muestra mayores niveles de integración espacial y también se reafirma como zona de alto flujo y vitalidad, desarrollándose aquí gran parte de la vida urbana. La trama correspondiente a esta zona es orgánica, asociada al modelo medieval, sin embargo se encuentra mejor y más interconectada que la zona oeste debido a la existencia de plazas y espacios abiertos, los cuales estructuran el espacio y dan lugar a la aparición de fenómenos asociados a la apropiación del espacio público por parte de la población.

La zona oeste se corresponde también a una trama orgánica, con la diferencia de que apenas existen plazas y espacios abiertos. Esto provoca que el espacio se perciba de una forma cerrada y demuestre mayores dificultades de accesibilidad y por lo tanto también de integración. La necesidad de espacio residencial para las clases populares, es probablemente el motivo de que este espacio fuese aprovechado en mayor medida, con calles más estrechas y con apenas espacios abiertos, al contrario de la zona este en la cual el espacio residencial abarcaba densidades menores debido a la existencia de un gran número de viviendas señoriales unifamiliares. Es posible afirmar por lo tanto, que la separación y segregación social tienen un claro efecto sobre la trama urbana orgánica, que posteriormente pasaría a convertirse en el centro histórico de la ciudad.

Otro factor importante es la gran centralidad verificada en el espacio envolvente de la Puerta del Sol y la Plaza de la Constitución, mostrando una elevada sinergia tanto en el mapa axial como en el mapa de segmentos. Con lo cual se puede afirmar que este espacio representa el principal lugar de destino en los desplazamientos por el Casco Vello, hecho que se ha mantenido en fases posteriores a pesar de las modificaciones sufridas en el espacio urbano.

En la siguiente fase de análisis, se abordará el período que abarca desde 1860, momento en el cual concluye esta primera fase, y 1910. La explosión de la expansión urbana será el factor determinante a analizar, debido a que es entre estos dos períodos cuando se introducen en Vigo por primera vez, estrategias asociadas al modernismo y al urbanismo progresista (Choay, 1992). Por lo tanto se podrá observar en la fase posterior, de qué modo se da lugar a la primera expansión urbana de la ciudad y que efectos se producen, tanto sobre el espacio como sobre las dinámicas sociales acaecidas en el Casco Vello, ya sea de forma negativa o positiva.

4.3. ANÁLISIS 1910

4.3.1. CARÁCTERÍSTICAS GENERALES DEL ÁREA DE ESTUDIO

En la presente fase de estudio, se analizará el período comprendido entre 1860 y 1910. Durante esta época se da lugar la consolidación de un cambio de sistema productivo, pasando a formar parte de un modelo a nivel estatal e incluso intercontinental, en el cual Vigo tenía el papel principal de exportación de productos marítimos asociados a la pesca y a industria conservera. Este cambio fue posible gracias a la llegada del ferrocarril, hecho que posibilitó una mayor fluidez en el transporte de mercancías hacia el resto de la península.

Gracias al crecimiento económico y al desarrollo industrial, la ciudad se consolidó como foco de atracción para la inmigración asociada a un primer fenómeno de éxodo rural, lo cual significa que el aumento de la producción implicó también un aumento en la demanda de mano de obra trabajadora.

A nivel espacial, las connotaciones de estos hechos son claramente perceptibles, la necesidad de espacio para levantar nuevas viviendas ante una fuerte demanda de residencia, la incapacidad del recinto amurallado para continuar creciendo y la coincidencia con un período de estabilidad en cuanto a contiendas militares, propiciaron la decisión de derribar las murallas. Esta intervención realizada en la segunda mitad del siglo XIX es la más significativa en cuanto a la transformación morfológica del Casco Vello y atiende a las necesidades de higienizar el espacio público y residencial, por lo tanto es una fase asociada a las primeras estrategias del urbanismo progresista en la ciudad (Choay, 1992), y también implicó la renovación total de determinados espacios que pertenecían a la antigua ciudad intramuros, los cuales se irán analizando a largo de esta fase de análisis.

Antes de comenzar con las interpretaciones más descriptivas, cabe destacar la importancia de la expansión urbana durante este período como fenómeno principal. Las estrategias urbanas se centraron especialmente en generar nuevos espacios, concretamente se desarrolla toda una serie de ensanches al este del Casco Vello, del mismo modo que en el interior del mismo no existe un elevado nivel de destrucción, si no que esta se focaliza en puntos determinados en los que se realizó alguna operación concreta de ensanche con fines determinados. Por lo tanto se puede decir que en el caso de Vigo, las primeras estrategias modernistas, implican sobre todo expansión urbana, separándose así de otros casos más extremos en los que existe un elevado grado de demoliciones en los centros históricos para llevar a cabo operaciones de higienización y renovación espacial, estas operaciones en Vigo existen pero son aisladas, lo cual no reduce su impacto e importancia.

A continuación, se dará lugar al inicio al análisis de los documentos gráficos en los cuales se podrán percibir estos procesos descritos en esta introducción a la fase de análisis, comenzando en primer lugar por un estudio de las características generales del área de estudio.



Fig. 4.3.1.1. Trama urbana. 1910.

Entre finales del siglo XIX y principios del siglo XX se produce una intensa transformación en el espacio urbano, debido al paso de un sistema pre-capitalista a un sistema capitalista consolidado. La especialización de la industria y las mejoras en las comunicaciones a nivel nacional provocaron según Pereiro (1981) un aumento de la inmigración urbana y un aumento demográfico sin precedentes. Al mismo tiempo, la especialización industrial trajo consigo la necesidad de nuevas infraestructuras que en el caso de Vigo se intensifican en la zona portuaria.

Debido a las dificultades topográficas la ciudad creció hacia el este, en donde se realizaron diversos planes de ensanche, en los cuales se fue consolidando poco a poco el espacio construido. Respecto al antiguo núcleo amurallado, ya con las murallas derribadas, destaca la apertura de la calle Elduayen. Esta atraviesa el Casco Vello a la altura de la puerta del Sol. En el frente marítimo destacan las obras de relleno con las cuales se ganó un gran porcentaje de terreno al mar, el relleno situaba el lugar de emplazamiento para la nueva población de García Olloqui al este de la antigua ciudad intramuros y conectaba a través del malecón la ribera del Berbés y el ensanche de García Olloqui. Otro aspecto fundamental fue el derribo de las murallas en la década de 1860 (Martínez, 2008).



Fig. 4.3.1.2. Mapa axial. 1910.

Las cifras demográficas expuestas en el Padrón municipal de 1910 indican que la ciudad contaba ya con 17.708 habitantes, habiendo tenido lugar pocos años antes la anexión del municipio de Bouzas. La mayor parte del crecimiento urbano en el perímetro del emplazamiento inicial, se debe a la instalación de inmigrantes dedicados al sector terciario en las zonas de ensanche y de clases trabajadoras en las calles más periféricas, entre las cuales se incluía la vía de Ronda (Souto, 1990), ya que el centro histórico se encontraba totalmente ocupado en el momento en que fueron derribadas las murallas.

Respecto a la dicotomía observada en el mapa axial entre la antigua ciudad amurallada y las zonas exteriores en la primera fase de análisis, es posible afirmar que esta dicotomía sigue presente en el año 1910, aunque en este caso la zona correspondiente a la parte extramuros se ha consolidado como el principal eje de crecimiento urbano a través de diversos ensanches, variando así las características de esta dicotomía, por un lado la antigua ciudad intramuros, ya sin murallas, sigue siendo un espacio de calles cortas y empinadas con una trama orgánica la cual se ve interrumpida en la frente costera y en la calle Elduayen por el ensanche y el relleno de características racionalistas, asociados a un primer período de pre-urbanismo progresista (Choay, 1992), al mismo tiempo las zonas de ensanche se convierten en el lugar principal de asentamiento urbano ganando importancia sobre el Casco Vello.



Fig. 4.3.1.3. Infraestructuras viarias. 1910.

El urbanismo vigués de comienzos de siglo XX se corresponde con el pre-urbanismo progresista citado por Choay (1992). El pre-urbanismo surge como respuesta a los problemas originados por el crecimiento demográfico e industrial, el modelo progresista defiende la idea de aplicar un modelo funcional y racional que consiga satisfacer las necesidades del hombre, lo cual significó la apertura de nuevas vías, el saneamiento e higienización de zonas insalubres, la zonificación de usos del espacio, etc.

Como se observa en la figura 4.3.1.3 una de las acciones principales que diferencia este período del observado en la fase anterior es la apertura de nuevas vías de comunicación, especialmente hacia el este ya que existían mayores facilidades topográficas para la construcción. Una de las vías de mayor interés es la calle Elduayen, la cual divide en dos partes el núcleo amurallado con la intención de unificar la vía de Baiona y Tuy con la de Ourense y Madrid. Los trazados de las vías existentes en períodos anteriores se mantienen y aparecen nuevas vías que van consolidando el espacio construido, destacando de forma especial la vía de Ronda que unía el centro urbano con la estación de ferrocarril, la cual había instalada en la ciudad en la década de 1870 (Martínez, 2008).

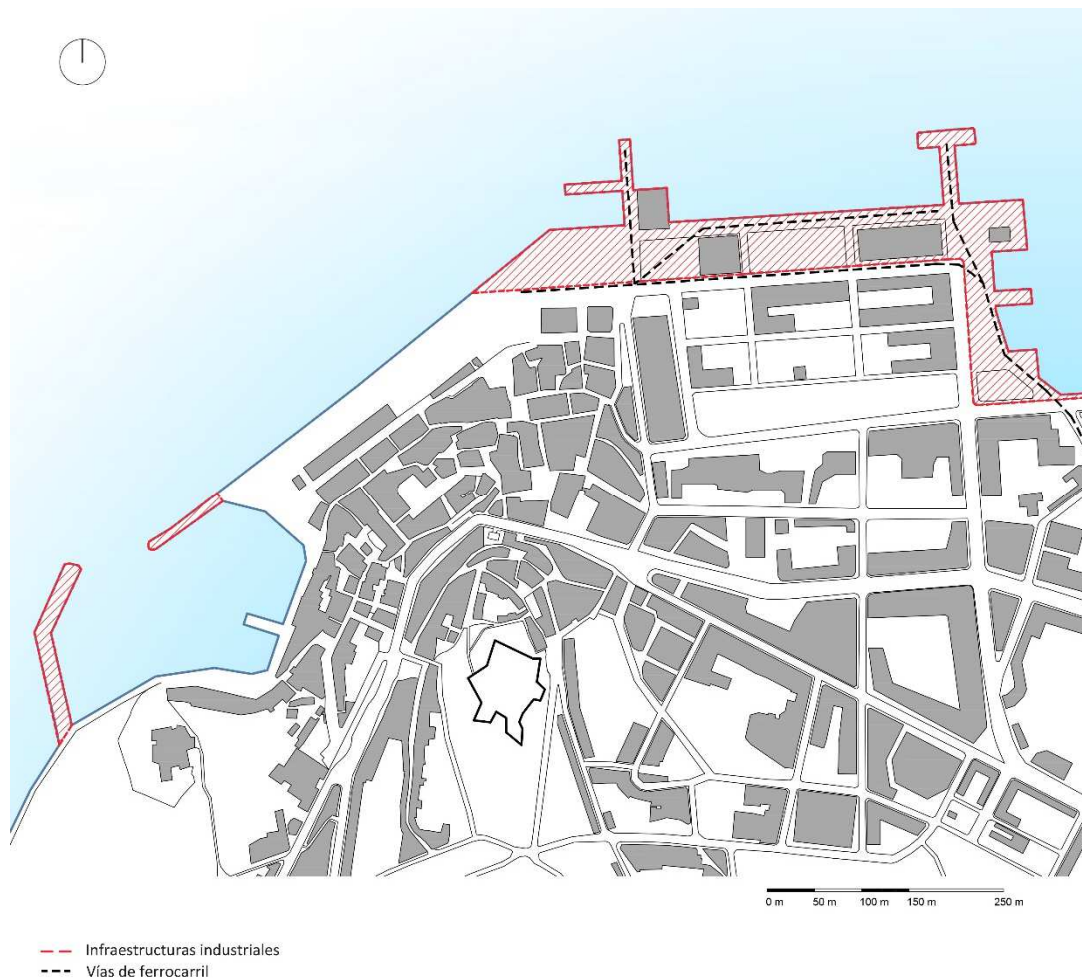


Fig. 4.3.1.4. Localización de las infraestructuras industriales. 1910.

En el año 1881 se constituye la Junta de Obras del Puerto de Vigo, este organismo se ha ocupado de la construcción y el planeamiento de las infraestructuras portuarias desde entonces. Tal y como cita Pereiro (1981), uno de los errores que este organismo cometió de forma frecuente fue la concepción de puerto y ciudad como entes independientes, sin relación entre sí, provocando que el desarrollo portuario no atendiese a la relación existente con el espacio urbano más inmediato.

Durante las dos primeras décadas del siglo XX se produce en la ciudad un fuerte impulso industrializador en el cual la mayor parte de actividades están relacionadas con el mar (Souto, 1990), especialmente destacan los sectores de conserveros y la construcción naval. El sector pesquero ocupó gran parte de los nuevos rellenos ganados al mar para poder realizar las descargas a tierra y el transporte por ferrocarril, todo este proceso se debe a la consolidación en España del modelo económico capitalista. El papel de Vigo era principalmente la exportación de productos marítimos, por lo tanto el frente marítimo fue progresivamente industrializado y como cita Pereiro (1981) este proceso respondía a un conjunto de acciones realizadas por una clase social determinada para dar solución a los problemas que interfieren con sus propios intereses.

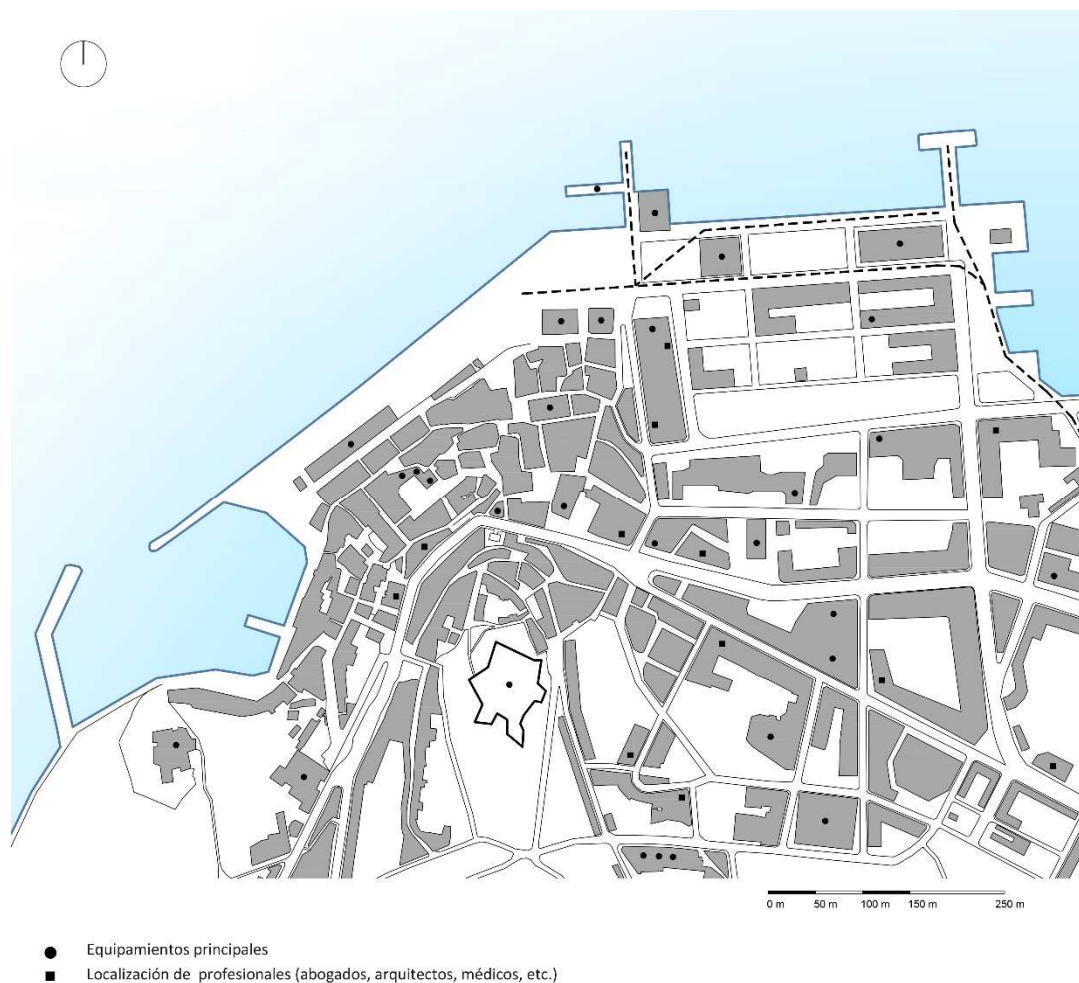


Fig. 4.3.1.5. Localización equipamientos principales y profesionales. 1910.

El período que abarca el final del siglo XIX y el principio del XX está marcado en Vigo por la aplicación de los principios que Choay (1992) atribuye al pre-urbanismo progresista y modernista. Con la aplicación de esta mentalidad aparece por primera vez la sectorialización y la zonificación en Vigo, la cual se tradujo según Souto (1990) en la construcción de edificios, mayoritariamente en los ensanches realizados hacia el este, que estaban destinados a vivienda y a locales comerciales o profesionales.

Existen en este período ciertas zonas con una función específica, los ensanches hacia el este absorben la función comercial, terciaria y financiera; el relleno del frente marítimo adquiere funciones sobre todo industriales aunque también existe comercio y actividad terciaria; en el antiguo núcleo amurallado comienza a producirse un proceso de devaluación frente a los nuevos ensanches, quedando así habitado mayoritariamente por trabajadores y artesanos, en gran medida inmigrantes que llegaban a la ciudad por el éxodo rural y se asentaban allí en régimen de alquiler, debido a que la mediana y alta burguesía ha trasladado sus inversiones a los ensanches, pero mantienen en propiedad aproximadamente la mitad de los inmuebles localizados en el antiguo núcleo amurallado (Souto, 1990).

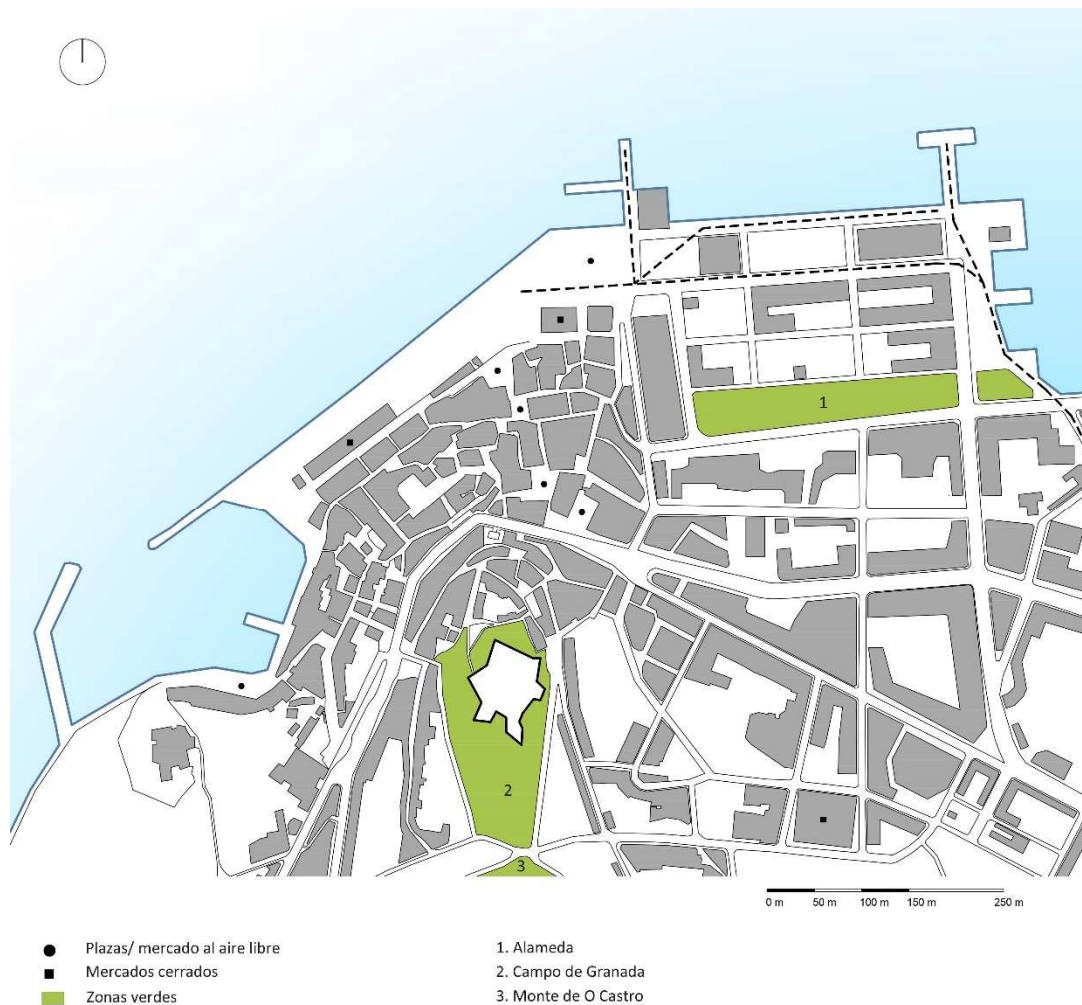


Fig. 4.3.1.6. Localización de plazas y espacios verdes. 1910.

En la primera fase de análisis se puede observar la gran importancia de las plazas dentro del sistema urbano anterior al desarrollo industrial, en esta etapa las plazas pierden importancia, algunas de ellas incluso desaparecen con la apertura de la calle Elduayen. Esta pérdida de importancia se consolidaría en el año 1926 con la aprobación de unas ordenanzas municipales que prohibían la venta de productos alimenticios en espacios exteriores, por lo tanto las plazas del antiguo núcleo amurallado ven debilitada su función principal al mismo tiempo que empiezan a surgir mercados cerrados a los cuales se traslada la venta de productos, anteriormente realizada en las propias plazas. Como excepción, la plaza situada en la ribera del Berbés continuó con sus funciones de venta de pescado hasta mediados de siglo XX (Pereiro, 1981).

Respectivamente a los espacios verdes, la ciudad conserva en esta zona el campo de Granada y el monte del Castro ya que pertenecían al Ministerio de Guerra y no a la administración, en la zona correspondiente al ensanche de García Olloqui se plantea un espacio verde conocido como la Alameda y que será conservado hasta la actualidad, en un principio fue concebido como lugar de ocio y establecimiento del mercado en determinados días de la semana.

Antes de pasar al análisis de las variables cuantitativas, se procederá a realizar una síntesis de las características generales del entorno identificadas en los datos cualitativos y representados en toda la serie de figuras 4.3.1.

Como este estudio pretende enfatizar sobre el análisis del Casco Vello, este será el primer punto a desarrollar. Las dos intervenciones principales que afectan a este local fueron las conexiones entre oeste y este realizadas en el frente marítimo y en la calle Elduayen. A pesar de que el urbanismo progresista se caracteriza por el desprecio hacia la tradición y las herencias del pasado (Choay, 1992), en Vigo no se llegó a consolidar una imposición de lo nuevo sobre lo antiguo más que en estas dos zonas especificadas, en las cuales se verifica el establecimiento de sistemas racionales sobre la trama orgánica pre-existente. Por lo tanto se puede afirmar que en cierto modo, gracias a ello se ha podido conservar una parte considerable del patrimonio arquitectónico en la zona, aunque no se puede decir lo mismo de las dinámicas sociales. Estas se han desplazado durante esta fase hacia las nuevas zonas de ensanche, ya que satisfacen las necesidades de la población debido por ejemplo a situaciones como la existencia de infraestructuras de saneamiento, frente a la falta de capacidad en este aspecto que se hereda en las calles interiores de la trama orgánica medieval, provocando así un fenómeno de salida de las clases señoriales y de la burguesía hacia el ensanche mientras el Casco Vello se quedaría en gran medida y con alguna excepción, principalmente asociado a la apropiación residencial de clases populares y trabajadores.

Otro aspecto a destacar es el carácter principalmente residencial de los ensanches en la zona este, un dato a tener en cuenta en fases posteriores cuando las estrategias asociadas al movimiento moderno y al desarrollismo, proponen para esta zona un uso prioritario como centro financiero y comercial de la ciudad. En esta primera fase, las nuevas construcciones también tienen un elevado carácter comercial, lo cual se potencia con la buena operatividad del sistema racional que permite sencillas circulaciones por calles que presentan un elevado porcentaje de bajos comerciales y establecimientos terciarios. Por lo tanto, la aparición de estos ensanches está asociada a una ocupación del espacio no construido por las clases primordialmente altas, con capacidad para financiar el desarrollo urbano y la construcción de nuevas calles y edificios, los cuales posteriormente se introducían en el mercado del alquiler.

Como se ha podido observar, existen en esta fase indicios de una separación espacial principalmente atribuida a la forma urbana que se corresponde con aspectos sociales, especialmente con la separación de clases, lo cual se vendrá a analizar con mayor detenimiento en la próxima sección, de carácter más analítico y cuantitativo, lo cual permitirá establecer esta relación entre forma espacial y clase social de forma más concreta y determinada. En lo que respecta al Casco Vello, si este es entendido desde la óptica progresista de ruptura y rechazo con el pasado, es coherente que allí se hayan segregado las clases sociales populares y trabajadoras, especialmente en las zonas, que como se ha analizado en la fase anterior, ya mostraban este tipo de segregación social y espacial a pesar de pertenecer a la misma tipología que las zonas asociadas al este del Casco Vello y la Puerta del Sol.



Fig. 4.3.1.7. Fotografía del Casco Vello desde el relleno de enlace con el Berbés. A la izquierda se observa el edificio del mercado de A Laxe. Principios de siglo XX.

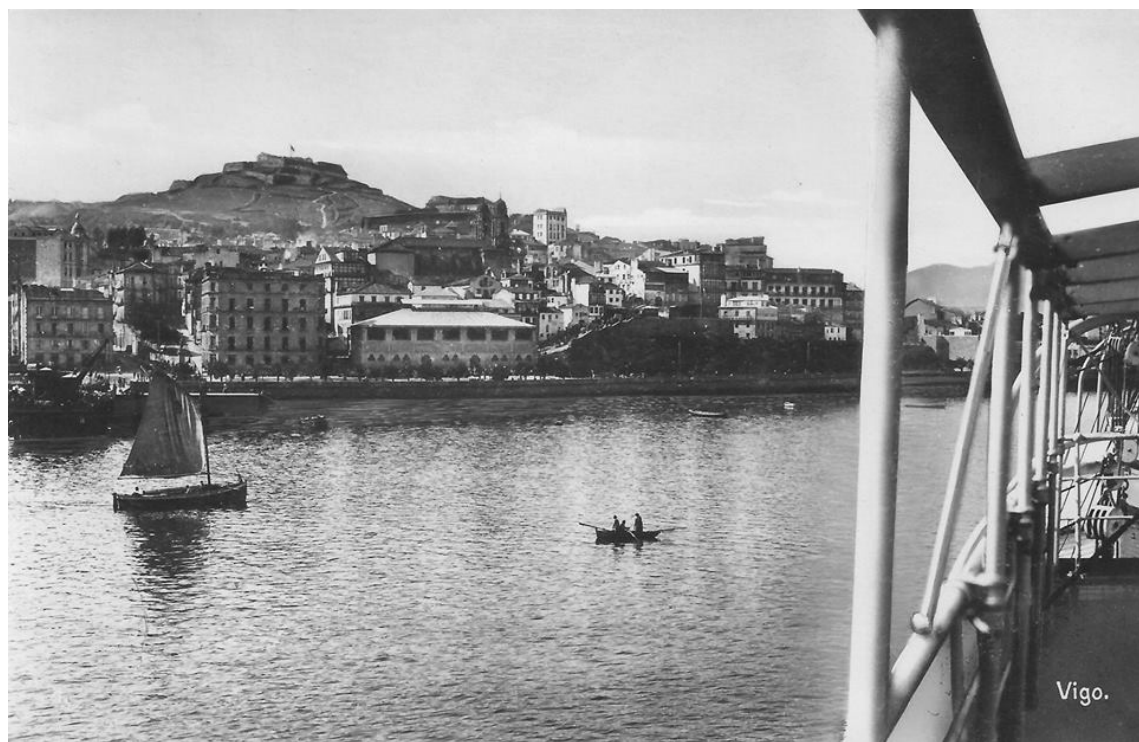


Fig. 4.3.1.8. Vista del centro histórico desde el mar. Se pueden observar las torres de la Colegiata (plaza de la iglesia). Principios de siglo XX.



Fig. 4.3.1.9. Paso del ferrocarril por los terrenos ganados al mar en el ensanche de García Olloqui (Montero Ríos). Primera década de siglo XX.



Fig. 4.3.1.10. Malecón de enlace con la ribera del Berbés. Al fondo se observa el edificio de viajeros. Principios de siglo XX.



Fig. 4.3.1.11. Descarga de pescado en el muelle de la ribera del Berbés a principios del siglo XX.



Fig. 4.3.1.12. y fig. 4.3.1.13. A la izquierda se observa una perspectiva de la plaza de la Piedra hacia el 1915 y a la derecha se puede observar la calle de los cesteros en la segunda década del siglo XX, ambas en el interior del antiguo núcleo amurallado.



Fig. 4.3.1.14. Calle Elduayen todavía en construcción. Apertura de nueva vía que divide en dos la antigua ciudad intramuros.

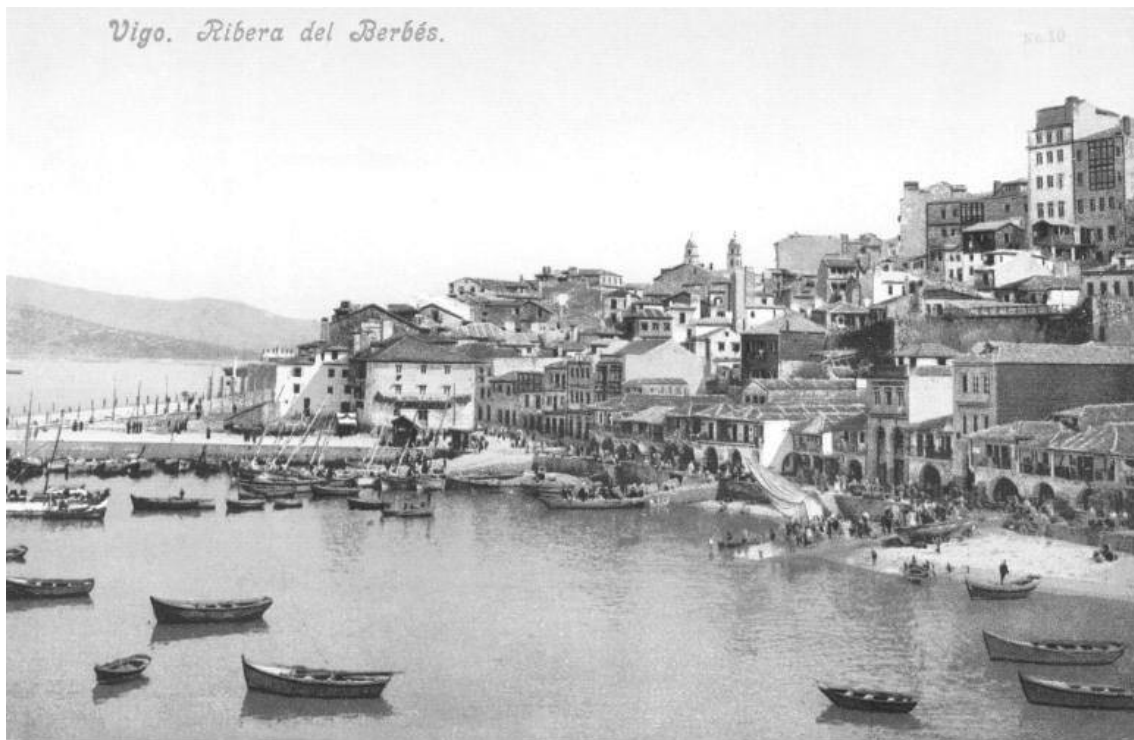


Fig. 4.3.1.15. Vista parcial del relleno de enlace con la ribera del Berbés. Inicios de siglo XX.



Fig. 4.3.1.16. Vista de la calle Carral tras el derribo de las murallas. Inicios siglo XX.



Fig. 4.3.1.17. Cruce de Policarpo Sanz con la Calle del Ramal. Ensanche entre el Arenal y la vía de Ronda (Príncipe). Primera década de siglo XX.

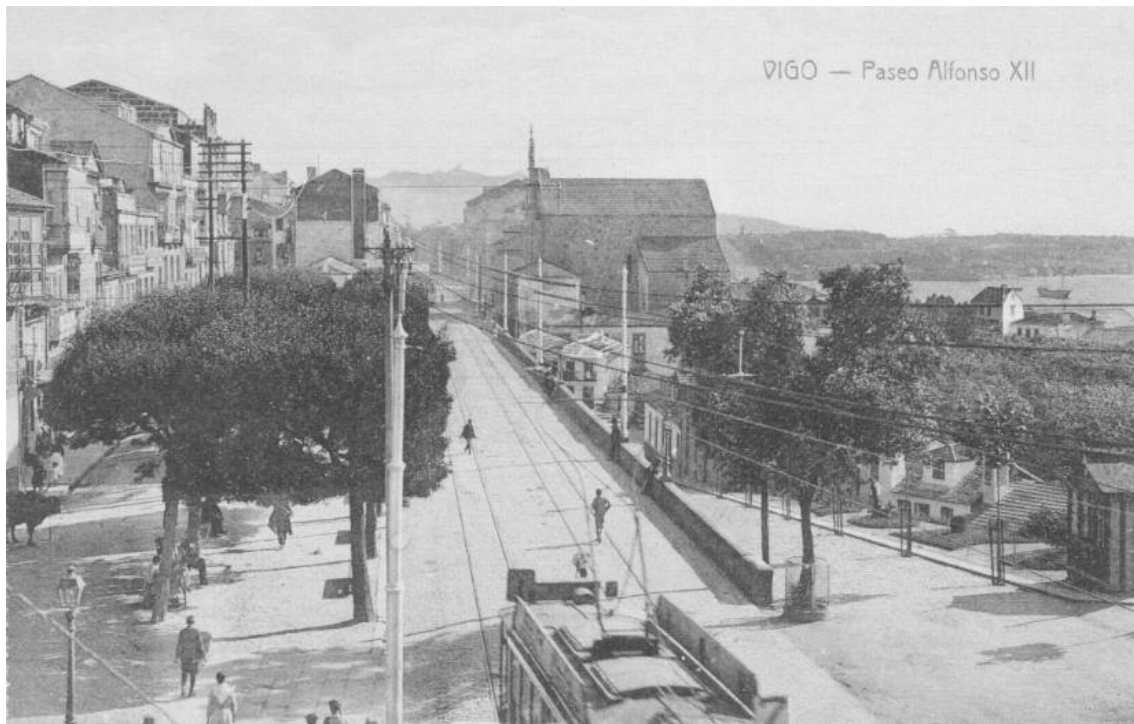


Fig. 4.3.1.18. Paseo de Alfonso XII, zona oeste del ensanche de Elduayen, carretera hacia Baiona y Tuy. Inicios de siglo XX.



Fig. 4.3.1.19. Calle Urzaiz y Calle de Ronda (Príncipe) al fondo. Carretera hacia Madrid. Inicios de siglo XX.

4.3.2. ANÁLISIS INDIVIDUAL DE ELEMENTOS URBANOS

- A. Espacio construido.
- B. Infraestructuras.
- C. Equipamientos.

A. Espacio construido.

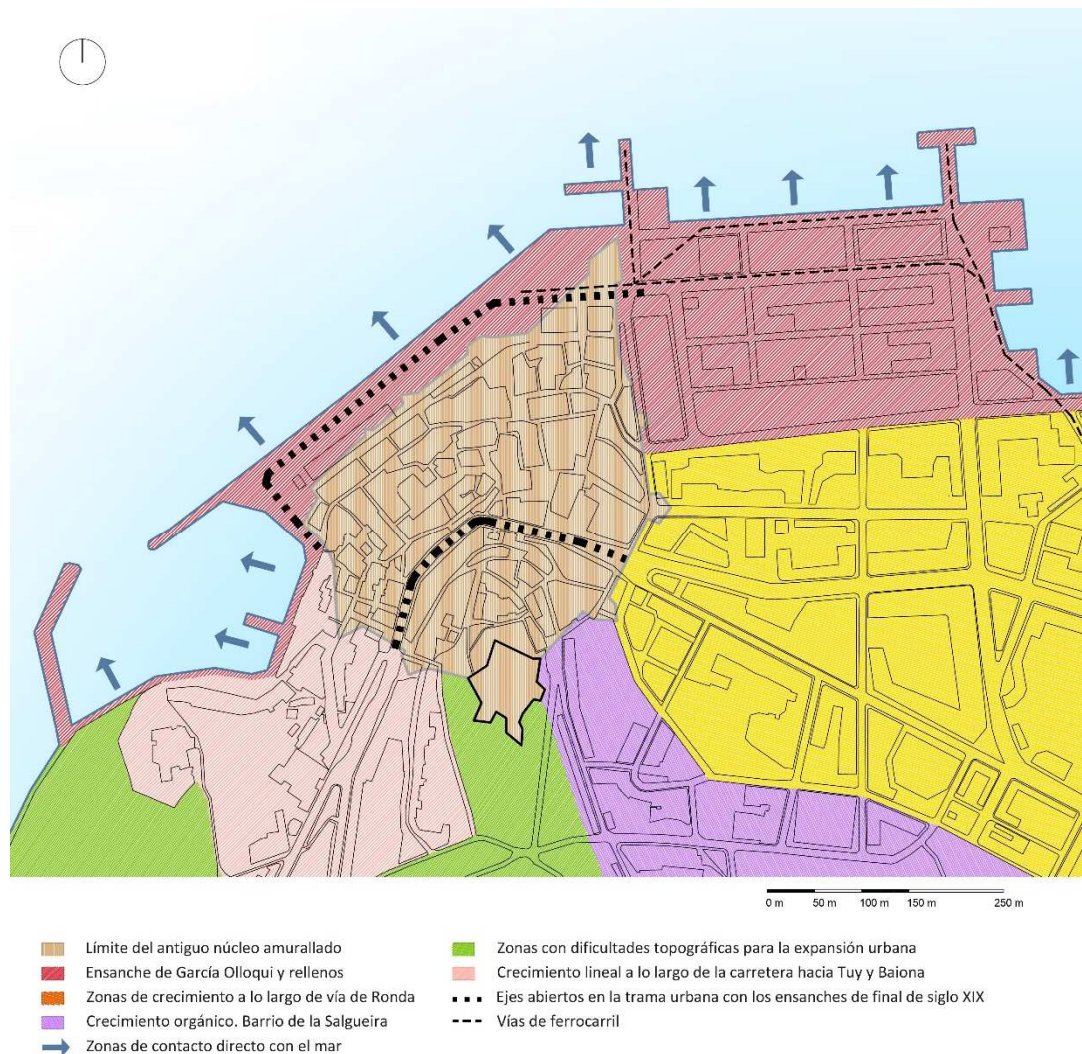


Fig. 4.3.2.1. Esquema interpretativo del espacio construido. 1910.

Los dos fenómenos principales que caracterizan la expansión urbana sucedida en esta fase de análisis son el relleno del frente marítimo y la realización de los ensanches hacia el este. Como se puede observar en la figura 4.3.2.1, los barrios pre-existentes del Berbés y Falperra continúan creciendo levemente, se trata de un crecimiento no planificado el cual surge de forma natural a lo largo del recorrido de la vía hacia Baiona y Tuy; lo mismo sucede en el barrio de la Salgueira aunque con un mayor índice de crecimiento (Souto, 1990). La localización de la vía de Ronda es el mayor condicionante para el crecimiento urbano hacia el este, a excepción del relleno de García Olloqui que se corresponde a los planes de nueva población, los cuales venían planificándose desde finales del siglo XIX, la abundancia de terreno para construir entre el relleno de Olloqui y la vía de Ronda terminó por generar un mayor crecimiento en este sector que en propio ensanche de nueva población. La importancia que adquiere la vía de Ronda es debida a la apertura de la calle Elduayen, la cual transforma completamente la lectura de la ciudad generando una conexión de oeste a este.

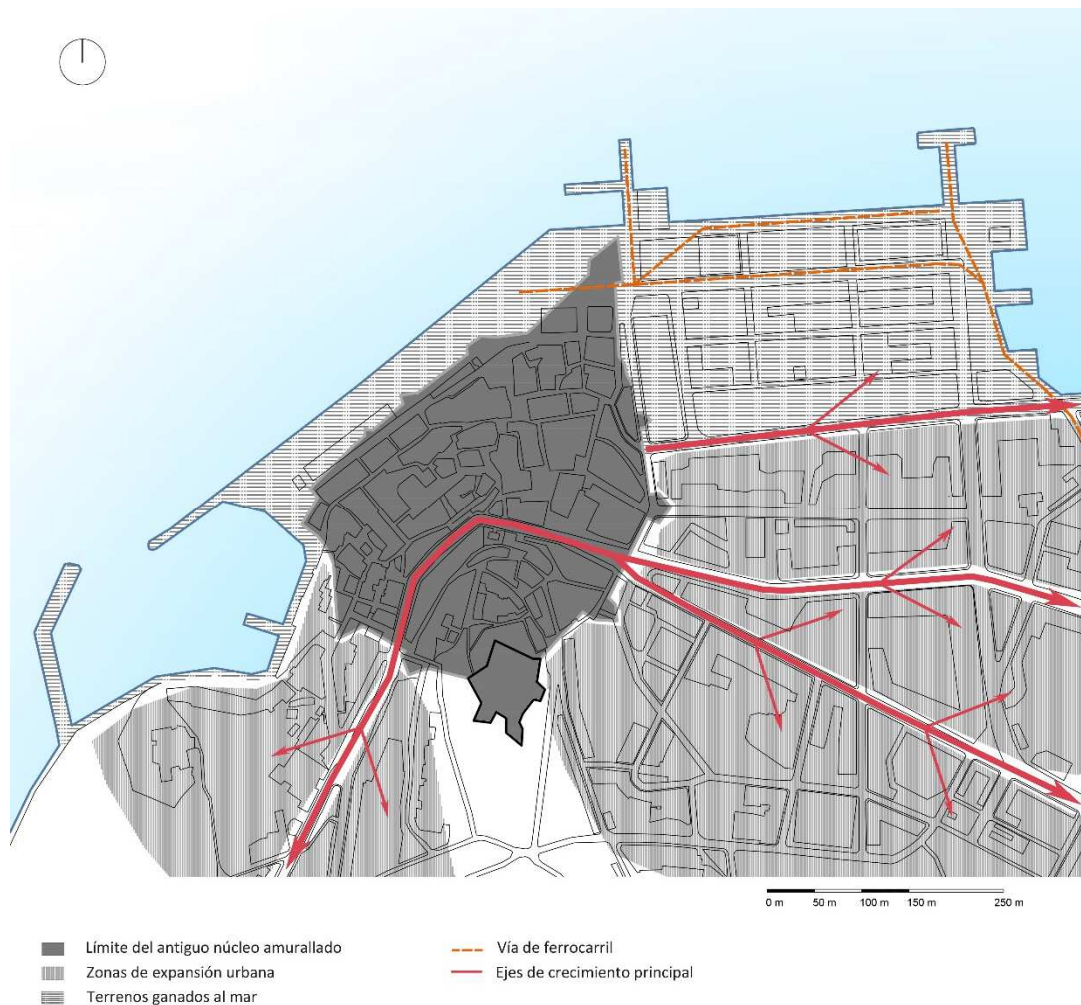


Fig. 4.3.2.2. Esquema interpretativo del espacio construido. 1910.

En la figura 4.3.2.2 se puede observar como existe una mayor intensidad de crecimiento en dirección este, hacia el lugar donde se situaba la estación de ferrocarril, además se puede también observar como el trazado de la vía del tren descendía hacia los terrenos ganados al mar para dar servicio a las actividades portuarias, lo cual genera una barrera física aunque a través del análisis de fotografía de esta época se puede confirmar que no tiene un gran impacto a nivel de segregación espacial.

La expansión urbana de Vigo en la primera mitad del siglo XX se corresponde por lo tanto al modelo de pre-urbanismo progresista que denomina Choay (1992) en el cual existe un desprecio a la ciudad histórica la cual es considerada un espacio insalubre y poco adaptado a las necesidades del hombre contemporáneo, una gran concentración en la apertura de nuevas vías de comunicación con una estructura racional y un incremento notable de las infraestructuras industriales. Es posible afirmar por lo tanto que es en este período cuando comienza el proceso de degradación del Casco Vello debido al traslado de las inversiones de capital del antiguo núcleo hacia los nuevos ensanches y terrenos ganados al mar.

B. Infraestructuras.



Fig. 4.3.2.3. Mapa axial. Conectividad. Colores rojo y naranja representan una conectividad alta, amarillos y verdes representan una conectividad media y azules representan conectividad baja.

Para realizar una lectura cuantitativa de la trama urbana, se recurre de nuevo al space syntax (Hanson & Hillier, 1984). La conectividad es una variable que mide la relación entre una línea axial con sus vecinas más próximas.

Analizando el mapa de conectividad en 1910 se pueden verificar severas diferencias con la fase anterior producidas por la apertura de las nuevas vías, especialmente Elduayen y Ronda (Príncipe).

Las vías con mayor conectividad en 1860 se situaban en el interior del recinto amurallado, en 1910 estas líneas se localizan en las zonas correspondientes a los antiguos terrenos extramuros, disminuyendo así la conectividad de las calles del Casco Vello en gran medida.

Destacan de forma especial por su alta conectividad la vía de Ronda y la calle Elduayen en su parte más cercana a la puerta del Sol en el eje este-oeste; en el eje norte-sur destaca la nueva vía del Ramal (actualmente calle Colón) y la calle Carral; en el interior del Casco Vello (antiguo recinto amurallado) destacan con una conectividad media la calle Real y el eje este-oeste que cruza la plaza de la Piedra.



Fig. 4.3.2.4. Mapa axial. Integración global. Colores rojo y naranja representan una integración alta, amarillos y verdes representan una integración media y azules representan integración baja.

La integración es una variable de ámbito global y local, según Hanson y Hillier (1984) este valor es indicativo del potencial como destino que posee una línea axial.

Al igual que sucede con la conectividad, la integración global también se ve afectada por la apertura de las nuevas vías. De nuevo se corrobora la importancia de la calle Elduayen y el primer tramo de Policarpo Sanz en este caso como eje de mayor integración en el sistema.

En las zonas de expansión se instalan gran cantidad de líneas axiales con integración alta y media, especialmente las correspondientes al terreno ganado al mar y a los ensanches a lo largo de la vía de Ronda. Como consecuencia, el Casco Vello muestra una disminución de líneas con una integración global alta respecto a la fase anterior, por lo tanto la apertura de las nuevas vías, especialmente el malecón al norte y la calle Elduayen al sur, provocaron un aumento de la segregación espacial en el Casco Vello respecto al sistema general.



Fig. 4.3.2.5. Mapa axial. Integración local. Colores rojo y naranja representan una integración alta, amarillos y verdes representan una integración media y azules representan integración baja.

La integración local aporta información sobre el grado de integración de una línea axial con sus vecinas más inmediatas, mostrando así una representación más concreta sobre cada línea en particular que sobre el propio conjunto (Hanson & Hillier, 1984).

En la figura 4.3.2.5 se puede observar como la integración local se corresponde con la integración global aunque muestra un mayor porcentaje de líneas con valores medios y altos, lo cual entra dentro de lo normal.

Es posible verificar la importancia de Elduayen y de la vía de Ronda como vías más integradas, al mismo tiempo se verifica también esta integración en las zonas ganadas al mar y en la parte este del Casco Vello.

Respecto al Casco Vello se puede observar un mayor índice de líneas con valor de integración local alto y medio, lo cual indica que el sistema continúa estando integrado si reducimos el radio de análisis aunque en menor medida que en la fase anterior. También es posible verificar un mayor índice de integración en la parte norte del Casco Vello (parte baja), por lo tanto la parte sur (parte alta) tendría un valor de segregación espacial mayor. Dentro de la parte norte cabe destacar una alta probabilidad de segregación espacial en la parte oeste cercana a la ribera del Berbés, asociada a la zona de residencia de marineros, artesanos y trabajadores.



Fig. 4.3.2.6. Mapa de segmentos. Integración global. Colores rojo y naranja representan una integración alta, amarillos y verdes representan una integración media y azules representan integración baja.

Con la intención de obtener una segunda lectura sobre la variable integración, se muestra en la figura 4.3.2.6 el resultado obtenido sobre el mapa de segmentos (Hillier & Iida, 2005).

Como se puede observar el resultado es muy similar al obtenido en el mapa axial, lo cual refuerza la hipótesis sobre la calle Elduayen y la vía de Ronda como las vías más integradas en el sistema urbano. La calle Carral adquiere un mayor valor de integración global que en el mapa axial.

Al igual que en los mapas anteriores es posible verificar como el Casco Vello queda dividido en dos partes de las cuales la parte sur es la más segregada, en la parte norte también existe un alto nivel de segregación a excepción de la zona este correspondiente a las plazas de la Constitución, de la Princesa y de la Iglesia.

Es posible confirmar también una pequeña zona con baja integración en el relleno de García Olloqui, lo cual puede dar respuesta a que el ensanche menos planificado situado al sur, a lo largo de la vía de Ronda, fuese urbanizado de forma más intensa que el ensanche de García Olloqui, el cual en un principio debería haber sido el eje principal de crecimiento según los pronósticos del planeamiento urbano a finales de siglo XIX.



Fig. 4.3.2.7. Mapa de segmentos. Integración local. Colores rojo y naranja representan una integración alta, amarillos y verdes representan una integración media y azules representan integración baja.

La variable integración local obtenida del mapa de segmentos, muestra un resultado que difiere ligeramente de los analizados hasta este momento. Debido a que la integración local mide el potencial de destino de un segmento (Hillier & Iida, 2005) en relación a una área determinada, es coherente que muestre una mayor integración en el Casco Vello ya que existen un mayor número de segmentos interconectados y se encuentra en una posición central del área analizada.

Es posible interpretar por lo tanto, que al dividir la zona de análisis en subsistemas, por ejemplo el Casco Vello, el ensanche de García Olloqui, el barrio de la Salgueira, etc., el Casco Vello sería el subsistema más integrado con sus zonas adyacentes, obteniendo así una lectura más cercana a los mapas mostrados en la fase anterior en la que el núcleo intramuros sería la zona más urbanizada.

A pesar de que el Casco Vello está menos segregado a nivel local que a nivel global, se puede verificar de nuevo la existencia de dos zonas con alta segregación, una en la parte sur cercana al castillo de San Sebastián y la otra en la parte oeste, cercana a la ribera del Berbés, lo cual refuerza la hipótesis de estas zonas son las menos integradas en el subsistema del Casco Vello.



Fig. 4.3.2.8. Mapa axial. Sinergia. Colores rojo y naranja representan una sinergia alta, amarillos y verdes representan una sinergia media y azules representan sinergia baja.

La sinergia es una variable de ámbito global, precisa de forma cuantitativa la relación existente entre la integración global y la integración local de un sistema a nivel general (Hillier, 1996).

El resultado obtenido en la figura 4.3.2.8 es similar al del resto de mapas analizados, de hecho determina cuatro zonas que funcionan de forma más eficiente en la totalidad del sistema.

Por un lado los terrenos ganados al mar por García Olloqui y el malecón al norte del Casco Vello, demuestran una buena sinergia a excepción de algunas zonas cercanas a la Alameda, el ensanche hacia ambos lados de la vía de Ronda también demuestra un buen funcionamiento, los ejes correspondientes a Elduayen, vía de Ronda y Policarpo Sanz son los ejes estructuradores como también se observa en mapas anteriores, por último la parte este del Casco Vello aparece como otro subsistema con buena sinergia a nivel global, al contrario de las demás zonas situadas en el emplazamiento de la antigua ciudad intramuros que se muestran con una sinergia muy baja, especialmente la parte sur y oeste, esto indica al contrastarlo con otros mapas la alta segregación tanto a nivel global como local p tras la apertura de la calle Elduayen.



Fig. 4.3.2.9. Mapa de segmentos. Sinergia. Colores rojo y naranja representan una sinergia alta, amarillos y verdes representan una sinergia media y azules representan sinergia baja.

En el caso de mapa de segmentos (Hillier & Iida, 2005) el resultado es claramente diferenciado, esto se debe a los resultados obtenidos en la integración local, los cuales han sido diferentes al considerar segmentos que al considerar líneas axiales ya que un segmento divide una línea axial en tramos correspondientes a las intersecciones con otras líneas, por lo tanto es una herramienta eficaz para analizar espacios a nivel local con más detalle que la línea axial.

Al realizar una síntesis entre la integración global y local del mapa de segmentos presentado en esta fase, el resultado muestra como los espacios adyacentes a la calle Elduayen componen el centro del sistema y según nos alejamos de estas zonas la variable de sinergia disminuye, mostrando al contrario que el mapa axial una buena sinergia a nivel general en el interior del Casco Vello.

Debido a que el resultado de este mapa no se corresponde con el resto es posible afirmar que se trata de una lectura menos exacta a nivel general que la obtenida a través del mapa axial, el cual se corresponde en mayor medida con el resto de figuras analizadas hasta el momento.



Fig. 4.3.2.10. Mapa axial. Elección de flujo. Colores rojos y naranjas indican una mayor probabilidad de elección, amarillos y verdes indican una probabilidad de elección media y azules representan probabilidad de elección baja.

La variable de elección de flujo se corresponde, según Hanson y Hillier (1984), a la probabilidad de una línea axial o segmento de ser elegida por un peatón para desplazarse de forma eficiente por la trama urbana.

Los resultados obtenidos en la figura 4.3.2.10 demuestran de nuevo la gran importancia tanto de la calle Elduayen incluyendo el primer tramo de Policarpo Sanz cercano a la puerta del Sol como de la vía de Ronda.

Al mismo tiempo es posible observar como las vías en dirección este tienen mayor valor de elección de flujo lo cual se corresponde con los datos cualitativos que han sido descritos en la primera parte de esta fase de análisis como la preferencia de la expansión hacia el este o las dinámicas producidas por la localización de la estación de ferrocarril.

Respecto al resultado obtenido en la anterior fase de análisis es posible verificar una inversión del sistema, las vías en el interior del Casco Vello han perdido los valores altos y medios en cuanto a capacidad de flujo, trasladándose estos a una de las antiguas vías extramuros, la vía de Ronda y su espacio más inmediato. En el interior del Casco Vello destacarían aunque muy ligeramente la calle Real, Ferrería y Joaquín Yáñez coincidiendo con la fase anterior y se incorporaría la calle Menéndez Núñez conectando con Elduayen.



Fig. 4.3.2.11. Mapa de segmentos. Elección de flujo. Colores rojos y naranjas indican una mayor probabilidad de elección, amarillos y verdes indican una probabilidad de elección media y azules representan probabilidad de elección baja.

El mapa de segmentos muestra un resultado similar en cuanto a elección de flujo, aunque en este caso destaca de forma especial el tramo de Elduayen correspondiente a la puerta del Sol por encima de la vía de Ronda y Policarpo Sanz.

A pesar de las diferencias ambos mapas destacan el mismo eje, si se observa el resto de mapas también se puede observar de forma continuada la importancia que el mismo había adquirido al unir la parte este de la ciudad con la parte oeste, una unión que antes era mucho más aparatosa y menos eficiente.

Hay que tener en cuenta que los resultados obtenidos en esta fase apuntan a la extinción de las dinámicas principales que se observan en la antigua ciudad intramuros, el comercio que era localizado en las vías con un valor de elección de flujo alto o medio quedaría ahora en vías con valor bajo, lo cual tendría consecuencias como veremos a continuación. La prohibición de la venta de alimentos en las plazas al aire libre también es un factor importante para entender como entre en siglo XIX y el siglo XX fueron desapareciendo las dinámicas representativas de la ciudad mercantil para dar paso a la ciudad industrial y con ellas la importancia de la mayoría de calles del Casco Vello.

C. Equipamientos.

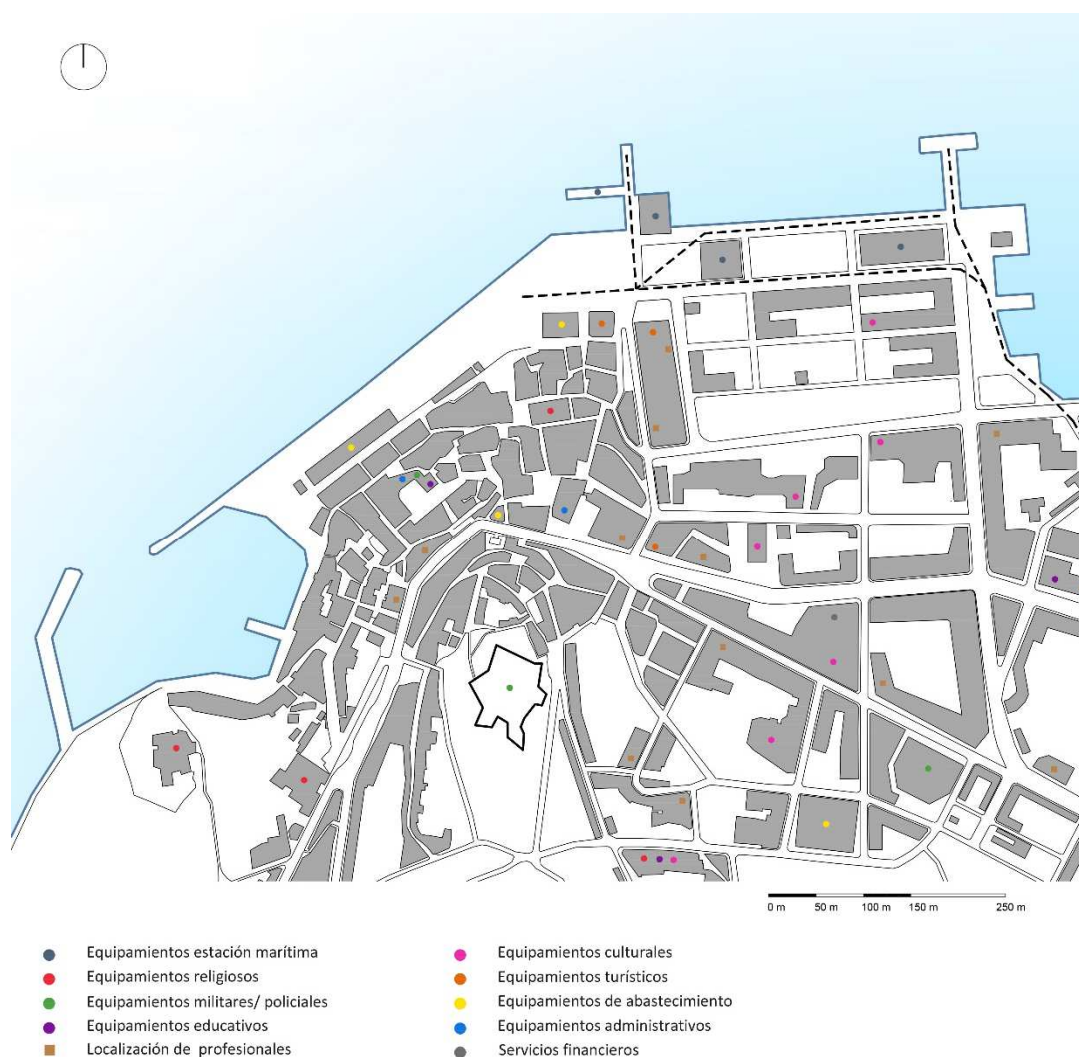


Fig. 4.3.2.12. Localización de equipamientos. 1910.

El crecimiento urbano y demográfico significó también un aumento en el número de equipamientos desde la fase anterior. A través del análisis de la figura 4.3.2.12, se puede determinar un descenso en el número de equipamientos del Casco Vello frente a las nuevas zonas de crecimiento, además de un notable incremento de los equipamientos destinados al ocio y al espectáculo.

Con el derribo de las murallas, se construye una lonja de pescado y un mercado en el malecón ganado al mar frente a la plaza de la Piedra. La necesidad de espacios interiores para realizar este tipo de actividades mercantiles que antes se daban en plazas abiertas, se hizo visible con la construcción durante este período de varios mercados y posteriormente con la aprobación de unas ordenanzas municipales que prohibían la venta de animales en el espacio urbano. Otro dato significativo expuesto por Souto (1990) es el traslado de las actividades profesionales (médicos, abogados, arquitectos, ingenieros, etc.) desde el Casco Vello hacia los nuevos ensanches durante el período transcurrido entre esta fase y la anterior.

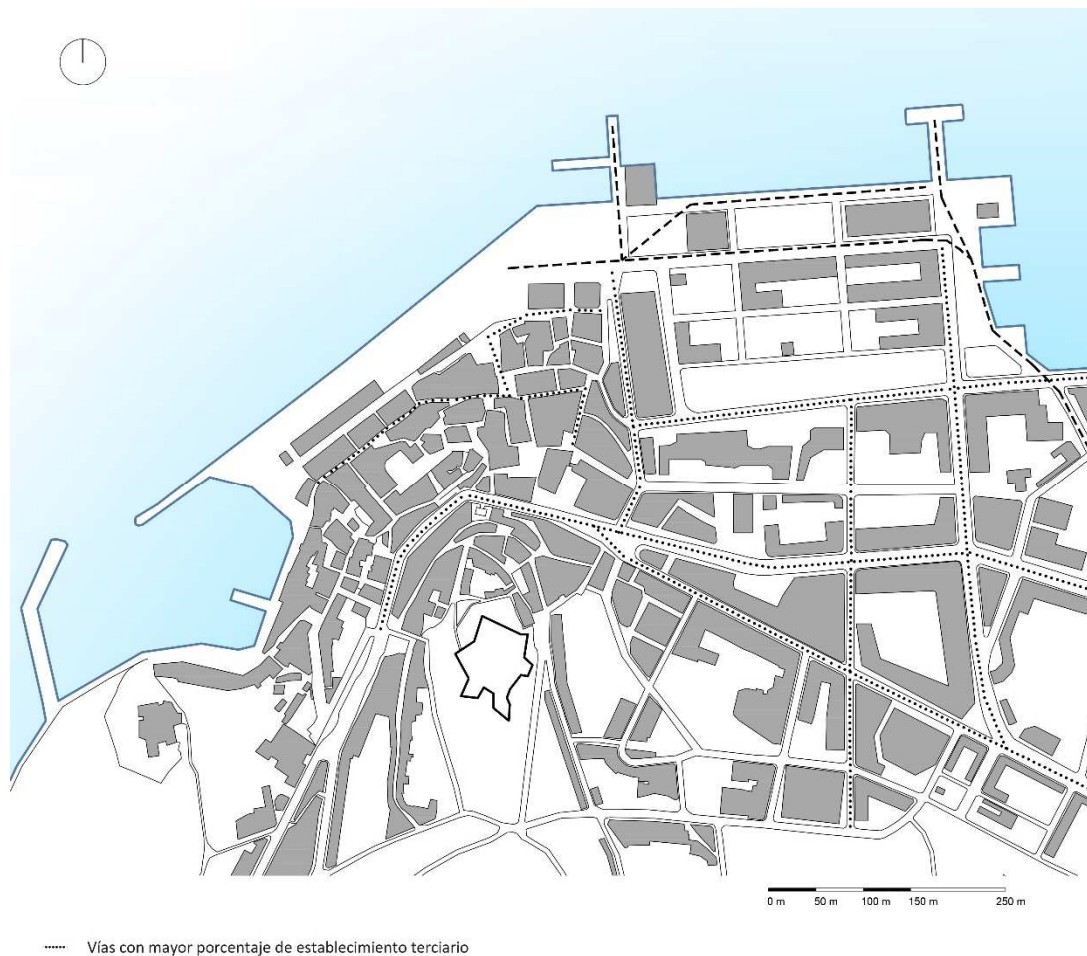


Fig. 4.3.2.13. Espacio terciario y comercio. 1910.

Además de la localización de profesionales, Souto (1990) indica también en que calles existía una mayor concentración de espacio destinado al uso terciario.

La comparación entre este mapa y el presentado en la primera fase demuestra que los nuevos ensanches absorbieron la mayor parte de la actividad terciaria y profesional de la ciudad, las dinámicas mercantiles salieron desde el Casco Vello hacia los ensanches quedando este en un segundo plano como espacio residencial. En el Casco Vello destaca una notable concentración de locales comerciales en la calle Real y en Joaquín Yáñez las cuales desenvolvían un papel importante en la fase anterior, a lo que se le suma la calle Elduayen abierta a finales del siglo XIX.

Otro dato destacable es poca concentración de espacio terciario hacia el oeste de la ciudad en contraste con la gran cantidad existente en la parte este. Según Souto (1990) los inmigrantes que llegaban a la ciudad se instalaron en algunas zonas del Casco Vello, el Berbés y también en zonas periurbanas, este autor también señala que gran parte de las edificaciones situadas en los ensanches del este pertenecían a la alta burguesía, esta dicotomía entre ciudad obrera y ciudad burguesa puede ser percibida en la diferencia entre la zona oeste (obrero) y la zona este (burguesa), hecho que ha influido en la localización del espacio comercial.

Antes de pasar a la superposición e interpretación de esquemas gráficos se realizará una lectura crítica e interpretativa sobre los aspectos fundamentales que se pueden verificar en las figuras presentadas en el punto 4.3.2., especialmente sobre los mapas obtenidos empleando la metodología del space syntax (Hanson & Hillier, 1984).

En primer lugar, es preciso profundizar en la variable de conectividad, la cual está muy asociada a la importancia de las vías existentes en la trama urbana. Debido a que es una variable de ámbito global, los resultados que se puedan obtener para una calle determinada dependen a su vez de los que se obtienen para el resto de las calles. Al comparar el mapa relativo a la conectividad de esta fase y el de la anterior se puede verificar que muchas calles del Casco Vello han reducido su valor, pero esto no significa que se hayan quedado menos conectadas al sistema que antes, si no que al ampliarse el sistema han aparecido nuevas vías con valores mayor, lo cual se representa como un descenso de la conectividad a nivel global, este razonamiento puede ser también aplicado a la integración global. Si se analiza el movimiento de una persona en el sistema a nivel general, es decir incluyendo en el foco la totalidad del espacio, el centro histórico no aparece como un lugar de destino predominante excepto en las zonas cercanas a la Puerta del Sol, tampoco se puede decir que en su interior existan vías con alta probabilidad de ser escogidas para desplazarse de un punto a otro, en este caso el sistema racional se muestra mucho más operativo.

Cuando se aplican métodos de análisis a nivel local, el centro histórico si demuestra un buen funcionamiento, muy similar a los resultados obtenidos en la primera fase, esto permite afirmar que el Casco Vello no ha perdido sus características socio-espaciales, si no que han aparecido nuevas calles en su espacio envolvente las cuales han ejercido predominancia sobre las pre-existentes. Para explicar la perspectiva local será empleada la perspectiva del mapa de segmentos, este método es más preciso para el análisis a menor escala, especialmente cuando se trata espacios con una configuración orgánica, debido a que el segmento divide una línea axial en sus intersecciones, ajustando de forma más precisa las variables para cada tramo. Para realizar el mapa de segmentos de integración local se ha tenido en cuenta un radio topológico de 400 metros, esto significa que los resultados muestran el resultado de cada variable teniendo en cuenta un desplazamiento que abarcaría solamente este radio, lo cual permite hacer una lectura aislada de las propiedades del Casco Vello. El resultado es similar al obtenido en la fase anterior, ya que allí el Casco Vello formaba la totalidad del sistema, este resultado puede ser entendido como un dato significativo en cuanto a su relación con pensamiento progresista, ya que demuestra la capacidad de la ciudad medieval como espacio residencial en contraposición a la afirmación de que esta representaba un espacio incapaz de satisfacer las necesidades a nivel de comunicaciones y dinámicas sociales frente al modelo racional.

En la siguiente sección se realizarán una serie de superposiciones y esquemas interpretativos para sistematizar los aspectos que han resultado de mayor relevancia durante el estudio de las secciones anteriores.

4.3.3 SUPERPOSICIÓN DE LOS ELEMENTOS SOCIO-ESPACIALES

- A. Superposición de integración y elementos urbanos.
- B. Superposición de elección de flujo y elementos urbanos.
- C. Esquemas interpretativos.

A. Superposición de integración y elementos urbanos.



Fig. 4.3.3.1. Superposición de mapa axial de integración global y equipamientos. Colores rojo y naranja representan una integración alta, amarillos y verdes representan una integración media y azules representan integración baja.

Se ha seleccionado el resultado obtenido en la integración total del mapa axial ya que representa de forma satisfactoria la mayor parte de los resultados obtenidos respecto a esta variable.

El nivel de integración de un espacio no está directamente ligado a la existencia de todo tipo de equipamientos, por ejemplo, la mayor parte de equipamientos religiosos se encuentran en 1910 en vías con una integración baja, ya que se encontraban allí de forma anterior a la ampliación de la trama urbana, sin embargo todos los equipamientos destinados al ocio coinciden con vías de integración media o alta.

Observando la figura 4.3.3.1 se puede observar la dicotomía antes citada entre la parte este y la parte oeste. Al este existen todo tipo de equipamientos incluyendo una gran cantidad de ellos destinados al ocio y al espectáculo, al oeste el número es mucho menor y los equipamientos de ocio son inexistentes.



Fig. 4.3.3.2. Superposición de mapa axial de integración global y espacio terciario. Colores rojo y naranja representan una integración alta, amarillos y verdes representan una integración media y azules representan integración baja.

La localización del espacio con mayor acumulación de locales comerciales representado en la figura 4.3.2.13 superpuesto a la variable de integración global en la figura 4.3.3.2 muestra una relación más estrecha entre los ejes comerciales y las vías con buena integración.

Se puede observar de forma definida como el espacio segregado tanto en la parte norte como en la parte sur del Casco Vello no muestra un porcentaje representativo de locales comerciales o de uso terciario a excepción de la calle Real y la calle Joaquín Yáñez. La calle Elduayen muestra un alto porcentaje de actividad terciaria.

Las vías principales en el ensanche hacia el este indican todas ellas un alto porcentaje de actividad terciaria y al mismo tiempo un nivel de integración alto y medio, esto demuestra como la apertura de nuevas vías y las lógicas del urbanismo modernista (Choay, 1992) produjeron segregación espacial en el Casco Vello y provocaron un desplazamiento de la actividad terciaria hacia los nuevos ensanches.

B. Superposición de elección de flujo y elementos urbanos.



Fig. 4.3.3.3. Superposición de mapa axial de elección de flujo y equipamientos. Colores rojos y naranjas indican una mayor probabilidad de elección, amarillos y verdes indican una probabilidad de elección media y azules representan probabilidad de elección baja.

La distribución de equipamientos no coincide a nivel general con la variable de elección de flujo. Debido a la gran importancia que adquieren las calles Elduayen, Policarpo Sanz y Príncipe en el eje este oeste es posible observar como en ellos asciende ligeramente el número de equipamientos y de profesiones liberales, aunque a nivel general se reparten de forma uniforme por todo el ensanche.

Centrando la atención sobre el Casco Vello es posible verificar el bajo número de equipamientos en comparación al ensanche y su localización en vías importantes en la fase anterior, la trama orgánica medieval muestra dificultades para ser escogida a la hora de circular desde el mar hacia el eje de mayor elección de flujo, lo cual refuerza la hipótesis sobre la segregación espacial producida con el nuevo ensanche y desplaza la localización de los equipamientos hacia calles inmediatamente contiguas como Carral ya que está mejor integrada y es más transitable.



Fig. 4.3.3.4. Superposición de mapa axial de elección de flujo y espacio terciario. Colores rojos y naranjas indican una mayor probabilidad de elección, amarillos y verdes indican una probabilidad de elección media y azules representan probabilidad de elección baja.

La superposición del mapa de elección global con los ejes de mayor concentración de locales comerciales adquiere una lectura complementaria.

Las vías que registran un alto porcentaje de actividad terciaria son vías que tendrían un buen número de transeúntes, el eje principal hacia el que convergen las circulaciones obtenido en el mapa de elección de flujo coincide en todos sus tramos con vías de alto porcentaje de espacio comercial.

En el caso de la calle Carral, al superponer estos dos resultados es posible afirmar que este eje tendría una gran importancia a la hora de conectar la zona portuaria con la puerta del Sol evitando así pasar por las calles del Casco Vello.

Respectivamente al Casco Vello en particular, las vías por mas transitables serían la calle Real y la calle Joaquín Yáñez y son las únicas que habrían mantenido un alto porcentaje de actividad terciaria ya que continúan siendo el principal eje de unión de la ribera del Berbés con la puerta del Sol.

C. Esquemas interpretativos.



Fig. 4.3.3.5. Esquema interpretativo de la relación existente entre la integración global, los equipamientos y el espacio terciario.

A través de la observación de la figura 4.3.3.5, es posible verificar de nuevo el desplazamiento de equipamientos y funciones terciarias hacia la zona más oriental. Este desplazamiento se debe principalmente a la localización de dos zonas con una fuerte integración, por un lado la parte central del ensanche correspondiente a la vía de Ronda y que incluye la parte más oriental del Casco Vello y por otra parte la zona portuaria situada en los terrenos ganados al mar.

Dentro de las zonas con una baja integración se encuentra gran parte del Casco Vello, exceptuando la zona más oriental correspondiente a las plazas y conjuntos de edificaciones principales, la ribera del Berbés y los barrios de la Falperra y la Salgueira, entre los cuales este último posee algunas vías de integración media al estar más próximo de la vía de Ronda, lo cual implica una mayor presencia de equipamientos y espacio terciario.

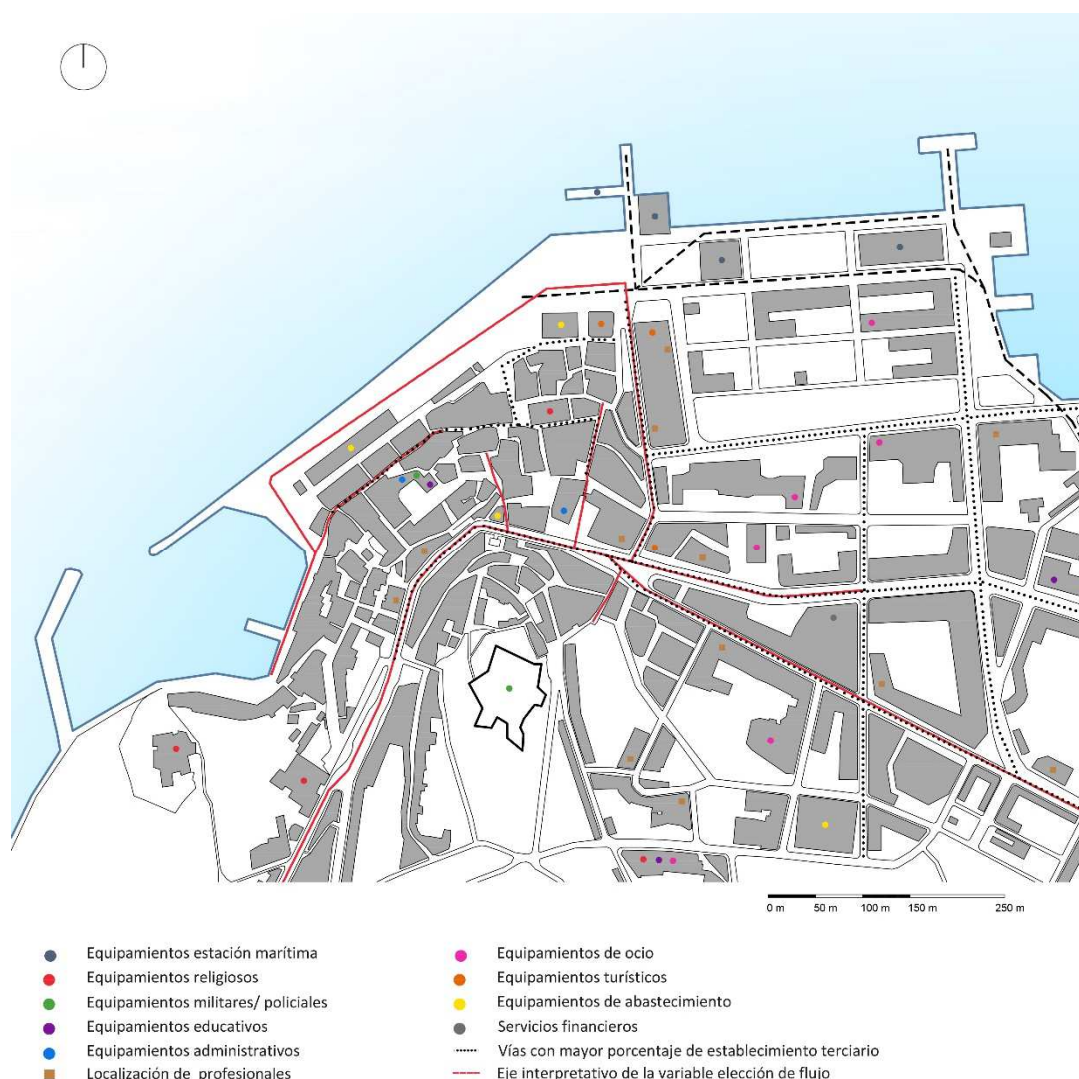


Fig. 4.3.3.6. Esquema interpretativo de la relación existente entre las principales líneas de elección de flujo, equipamientos y espacio terciario.

A partir de la interpretación del resultado obtenido en el mapa de elección de flujo ha sido realizado el esquema interpretativo mostrado en la figura 4.3.3.6, prestando especial atención a las vías que tendrían una mayor capacidad de atraer flujos en el entorno del Casco Vello.

Se observa la importancia que habría ganado el malecón de enlace con el Berbés el cual permitía tras el derribo de las murallas, un contacto directo con el mar. Destacan en el interior del Casco Vello tres ejes sin contabilizar la calle Elduayen, debido a sus diferencias morfológicas con el resto. Por lo tanto, lo fundamental para el Casco Vello es que mantiene su eje de circulación principal desde la fase anterior, excepto el tramo asociado a la puerta del Placer, al mismo tiempo que el conjunto de vías del interior del Casco Vello en general, ha perdido gran parte de sus dinámicas urbanas y también parte de sus capacidades espaciales.

Para concluir la segunda fase de análisis, se realizará una reflexión interpretativa sobre las realidades representadas en las figuras de la sección 4.3.3, y posteriormente se introducirá brevemente la próxima fase de análisis.

Como se puede observar a simple vista, se han considerado variables de ámbito global para realizar las superposiciones y los esquemas interpretativos, debido a que la localización de equipamientos, servicios y espacio comercial se relaciona en mayor medida con las variables de ámbito global durante este periodo. Esto es debido al carácter generalista de las estrategias modernistas, que muestran una visión del espacio urbano unitaria y general. Además las intervenciones de ensanche realizadas fueron planteadas siempre desde una perspectiva global.

Se puede observar por lo tanto, como la localización de los equipamientos se desplaza hacia el ensanche, al igual que el espacio comercial. Si se observa la variable integración local en el mapa de segmentos correspondiente a la sección anterior y se compara con la localización de equipamientos, es posible verificar como la gran mayoría de equipamientos se encuentran, o bien fuera, o en zonas perimetrales, respectivamente a las zonas con mejor integración en el subsistema de trama orgánica, lo cual significa que se encuentran alejadas a más de 400 metros del Casco Vello y por lo tanto no existe un desplazamiento cómodo ni natural de los residentes de esta zona de la ciudad hacia la zona situada más al este del ensanche, dejando en evidencia la situación de segregación funcional que se suman a la segregación del espacio a nivel global.

Es posible afirmar una vez se han analizado en profundidad toda una serie de datos y variables, que el proceso de degradación social comienza probablemente en este período, especialmente en las zonas que se han mostrado menos integradas en el Casco Vello a nivel local. Las zonas asociadas al este del Casco Vello mantienen en cierto modo una buena integración tanto a nivel global como local gracias a las plazas, la cercanía con la puerta del Sol, la apertura de la Calle Elduayen y la apertura de la conexión en el frente marítimo, lo cual reafirma la hipótesis sobre el buen funcionamiento de la trama orgánica, especialmente cuando se dan en la misma espacios abiertos articuladores que la conectan con los subsistemas perimetrales, lo cual no ocurre en la zona oeste del Casco Vello. Esta integración se ve reforzada por la presencia de algunos equipamientos importantes y de edificios monumentales que representan la identidad de la ciudad.

En la fase que será analizada a continuación, se abordará el periodo existente entre 1910 y 1960. Debido a que a partir de 1950 se intensificó la actividad urbanística en la zona, en contraposición a la inactividad predominante desde el inicio de la Guerra Civil, serán incluidas algunas operaciones realizadas durante la década de 1960, ya que se relacionan principalmente con las estrategias de influencia desarrollista y moderna, las cuales serán asociadas a esta fase de análisis, concluyendo en la cuarta fase con un periodo asociado a estrategias asociadas al pensamiento posmoderno.

4.4. ANÁLISIS 1960.

4.4.1. CARÁCTERÍSTICAS GENERALES DEL ÁREA DE ESTUDIO

La fase de análisis que se desarrollará a continuación, abarca el período entre el año 1910 y el año 1960, aunque para aglutinar fenómenos asociados a las estrategias representativas de este período serán también tenidas en cuenta determinadas actuaciones llevadas a cabo a lo largo de la década de 1960.

Se trata de un período que abarca una complejidad mayor que el anterior, debido al contexto social en el que se desarrolla. Este periodo puede ser definido en tres etapas, en primer lugar abarca el último período monárquico antes de la proclamación y también y también el fin de la Segunda República, la cual se enmarca entre 1931 y 1939 con el inicio del segundo período, este abarca la guerra civil y la etapa de posguerra dando paso en la década de 1950 a la tercera etapa denominada desarrollismo, en la cual se da una apertura del país a nivel internacional y una mayor liberalización en el aspecto económico. Todas estas fases tienen su impacto a nivel urbanístico, y han influido de forma determinante en la morfología de la ciudad (Pereiro, 1981).

La fase correspondiente a la Segunda República está asociada a un período de gran positivismo, derivado del crecimiento económico e industrial y que había surgido acompañado de la filosofía modernista y racional. Destacaron en esta época la consolidación de los ensanches y especialmente el desarrollo de planes urbanísticos ambiciosos, los cuales no llegaron a realizarse. También se proyecta durante esta época el ante-proyecto del puerto de Vigo y se da inicio a las obras de relleno.

En la fase correspondiente al período de la guerra civil y la posguerra destaca la poca actividad urbanística, debido a la gran crisis que el país atravesó durante el conflicto armado y de la aplicación de medidas proteccionistas instauradas por el régimen militar en su primera etapa de gobierno. Estas medidas eran especialmente estrictas con el desarrollo urbano de las ciudades, el cual dejó de ser competencia del municipio para pasar a formar parte de las competencias de la capital.

La tercera y última fase, concentra en un período de tiempo mucho menor comparado con las anteriores, una mayor acumulación de intervenciones urbanísticas. El desarrollismo español provocó una liberalización del suelo agresiva, la cual no fue acompañada en el Casco Vello por estrategias de protección y conservación realmente eficaces, propiciando la destrucción o alteración de parte del patrimonio construido.

A continuación se realizará un análisis descriptivo de los datos cualitativos obtenidos, los cuales han sido representados en los planos morfológicos, esta visión será complementada de forma posterior por datos de carácter cuantitativo, con el objetivo de abarcar una mayor parte de la realidad socio-espacial. Para culminar la fase de análisis, se procederá a realizar un análisis derivado de la superposición entre los elementos anteriormente citados, ajustando las herramientas utilizadas a la parte de la realidad que se pretenda analizar en cada situación, ya sea desde un punto de vista global o local.



Fig. 4.4.1.1. Trama urbana. 1960.

Desde el punto de vista morfológico, existe una característica principal que puede ser asociada a este período, y será por lo tanto mencionada en primer lugar. Como se puede observar en la figura 4.4.1.1, sobre todo si se compara con su correspondiente en la fase anterior, se puede observar como en Casco Vello ha perdido el contacto directo con el mar, dando lugar al desarrollo portuario el cual implica la actuación de mayor relevancia para la consolidación de la actual configuración del barrio, la cual puede ser definida como isla en tierra, ya que se encuentra limitada por diversas barreras físicas, al oeste topográficas, al norte el propio puerto y al este el ensanche, en donde se unen de forma repentina y directa, la trama orgánica y la trama medieval.

Desde el punto de vista demográfico, en el caso de Vigo, el éxodo rural tiene un gran impacto durante esta etapa, sumado además al regreso de emigrantes que volvían de América tras haber reunido grandes capitales, se da así lugar a un notable aumento demográfico acompañado por una primera fase de suburbanización del espacio residencial, especialmente el de la clase obrera a partir de la década de 1950.

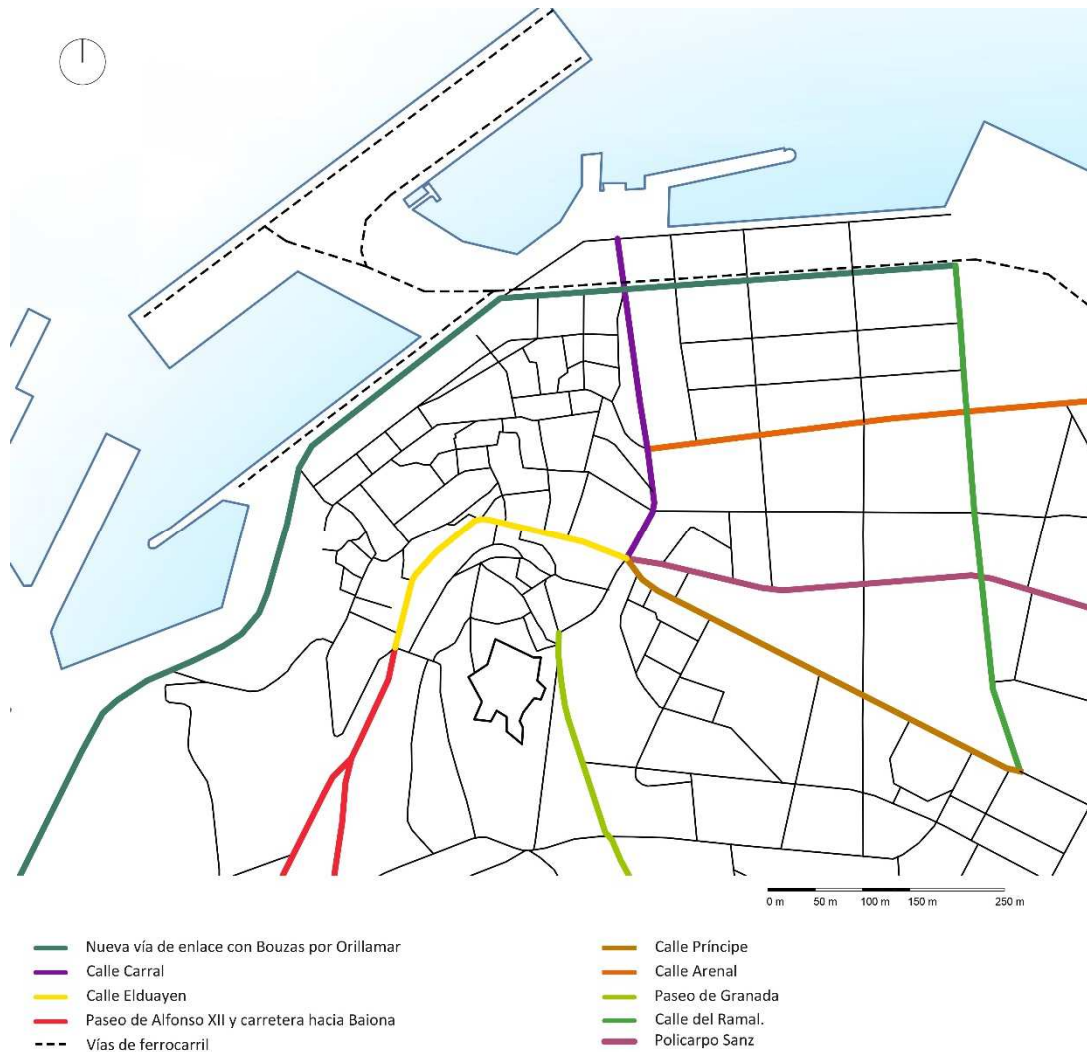


Fig. 4.4.1.2. Infraestructuras viarias. 1960.

La evolución demográfica en este período responde a dos fases diferenciadas, durante la guerra civil y los años de postguerra las ciudades crecen escasamente y lo mismo pasa con el número de habitantes; a partir de la década de 1950 el desarrollismo y la fuerte industrialización producen una explosión demográfica sin precedentes la cual se ve acompañada por un crecimiento del espacio construido en las ciudades.

En el caso de Vigo, concretamente del distrito 1 al cual pertenece el Casco Vello, se puede verificar un crecimiento progresivo desde 1910 hasta 1950, pasando de 17.000 habitantes a 27.000 habitantes; por otro lado desde 1950 hasta 1960 el distrito pasa de 17.000 habitantes a 33.700 habitantes en un período de diez años, mostrando un aumento mucho más significativo que en las décadas anteriores (Souto, 1990).

La estructura viaria de la ciudad en el centro histórico se encontraba ya consolidada y como se puede observar en la figura 4.4.1.2 la mayor cantidad de vías relevantes en períodos anteriores mantienen su presencia y también su importancia, al mismo tiempo que aparecen nuevos ejes como la vía de enlace entre el Arenal y Bouzas por Orillamar.



Fig. 4.4.1.3. Vías principales. 1960.

La dicotomía entre el Casco Vello y sus zonas inmediatas sigue presente al igual que en las fases anteriores, en la figura 4.4.1.3, se puede observar como la trama orgánica del Casco Vello mantiene poca relación con las principales calles del sistema viario, el cual en esta época estaba ya adaptado para la circulación de automóvil.

Como consecuencia, el espacio urbano del Casco Vello muestra un mayor porcentaje de segregación espacial, debido a que la ciudad se fue desarrollando a su alrededor al tiempo que ignoraba la situación y el contexto del antiguo núcleo amurallado.

Desde el punto de vista teórico, esta fase se corresponde con un momento de predominio del urbanismo progresista representando por el movimiento moderno (Choay, 1992), aunque en el caso de España se dan ciertos factores exclusivos relacionados con el desarrollismo y que complementan la visión moderna del urbanismo. Por lo tanto el urbanismo vigués durante toda esta fase y hasta aproximadamente la década de 1970, se asocia a características como el desprecio por la ciudad heredada del pasado, la fuerte zonificación del espacio urbano y las operaciones de renovación urbana consistentes en la demolición de arquitectura tradicional en el centro de la ciudad para sustituirla por nuevas edificaciones.

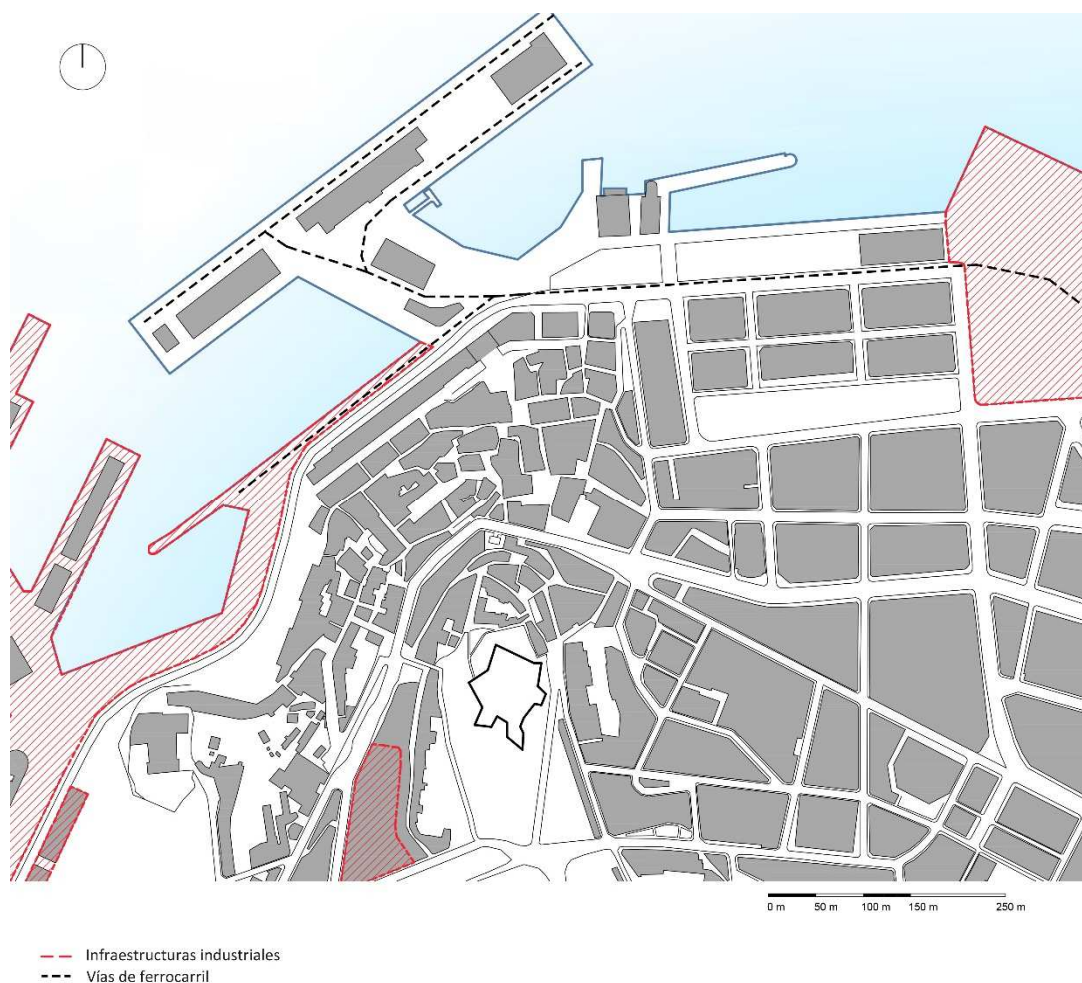


Fig. 4.4.1.4. Localización de las infraestructuras industriales. 1960.

Entre esta fase y la anterior se produce la consolidación del puerto de Vigo, lo cual se puede observar en la figura 4.4.1.4, en la cual se pueden observar parte de las diversas operaciones de relleno llevadas a cabo. El ante-proyecto del puerto realizado por Eduardo Cabello fue aprobado en el año 1913, pero su construcción comenzó en la década de 1920, en él se definía la localización de diversas dársenas y muelles de carácter pesquero en la zona del Berbés, el muelle de transatlánticos en la ubicación del muelle de A Laxe y las dársenas y el muelle destinados al uso comercial en el Arenal (Souto, 1981).

La actuación de la junta de obras del puerto, tal y como se cita en la fase anterior, se produce de forma independiente y sin preocupación por el resto de la ciudad, lo cual terminó por convertir el Casco Vello en una isla en tierra, eliminando el contacto directo con el mar y produciendo barreras físicas a través de la ampliación de dársenas y muelles las cuales estaban separadas de la ciudad con elementos físicos como vallas, hecho que se puede observar en la figura 4.4.1.28 y que contribuyó en las décadas posteriores al deterioro socio-espacial del Casco Vello.

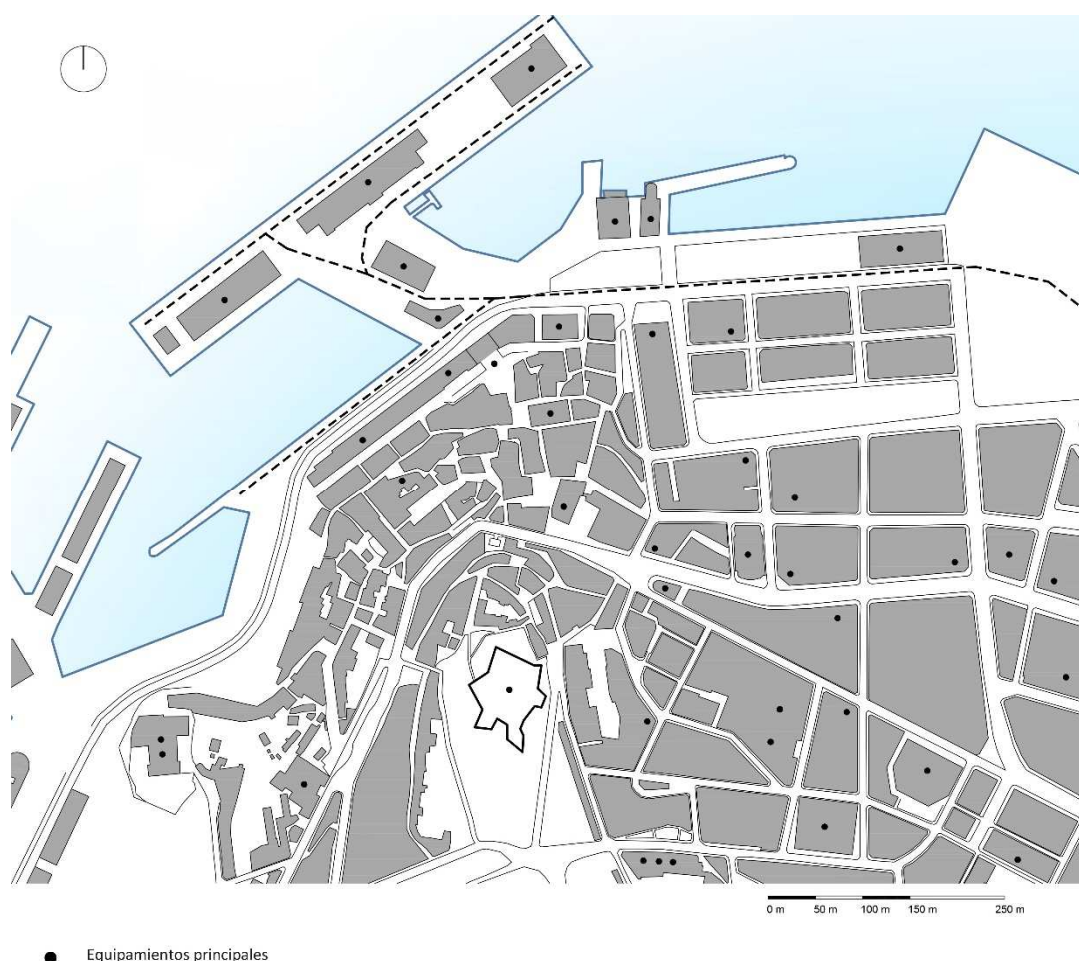


Fig. 4.4.1.5. Localización equipamientos principales. 1960.

En el período anterior a la guerra civil se aprueba el Plan Palacios, el cual no llegó a ser construido pero ejemplifica el pensamiento progresista que determinaba el desarrollo urbano, muy influenciado por las teorías asociadas al movimiento moderno y a la Carta de Atenas (Pereiro, 1981).

Tras la guerra comienza una etapa convulsa en la que se continúan aplicando los principios del urbanismo progresista pero no en su totalidad, según Souto (1990), el empleo de las formas racionalistas solo hacía una alusión semántica a los principios del urbanismo moderno aunque los objetivos reales estaban asociados principalmente al desarrollismo (Duque, 2010), separándose así del urbanismo moderno pero manteniendo una esencia progresista, sobre todo desde el punto de vista formal.

La fuerte zonificación propuesta en el año 1943 en el plan de Manuel Comingues determinó para las zonas correspondientes al ensanche de principios de siglo XX la localización de la zona comercial de la ciudad, lo cual intensificó el traslado de servicios y equipamientos hacia la parte este del Casco Vello y la progresiva desaparición de los mismos al oeste, un fenómeno asociado al mismo tiempo a la gradación social que proponía el plan, el cual determinaba el centro de la ciudad como una zona con gran potencial de aprovechamiento inmobiliario para la burguesía (Souto, 1981).

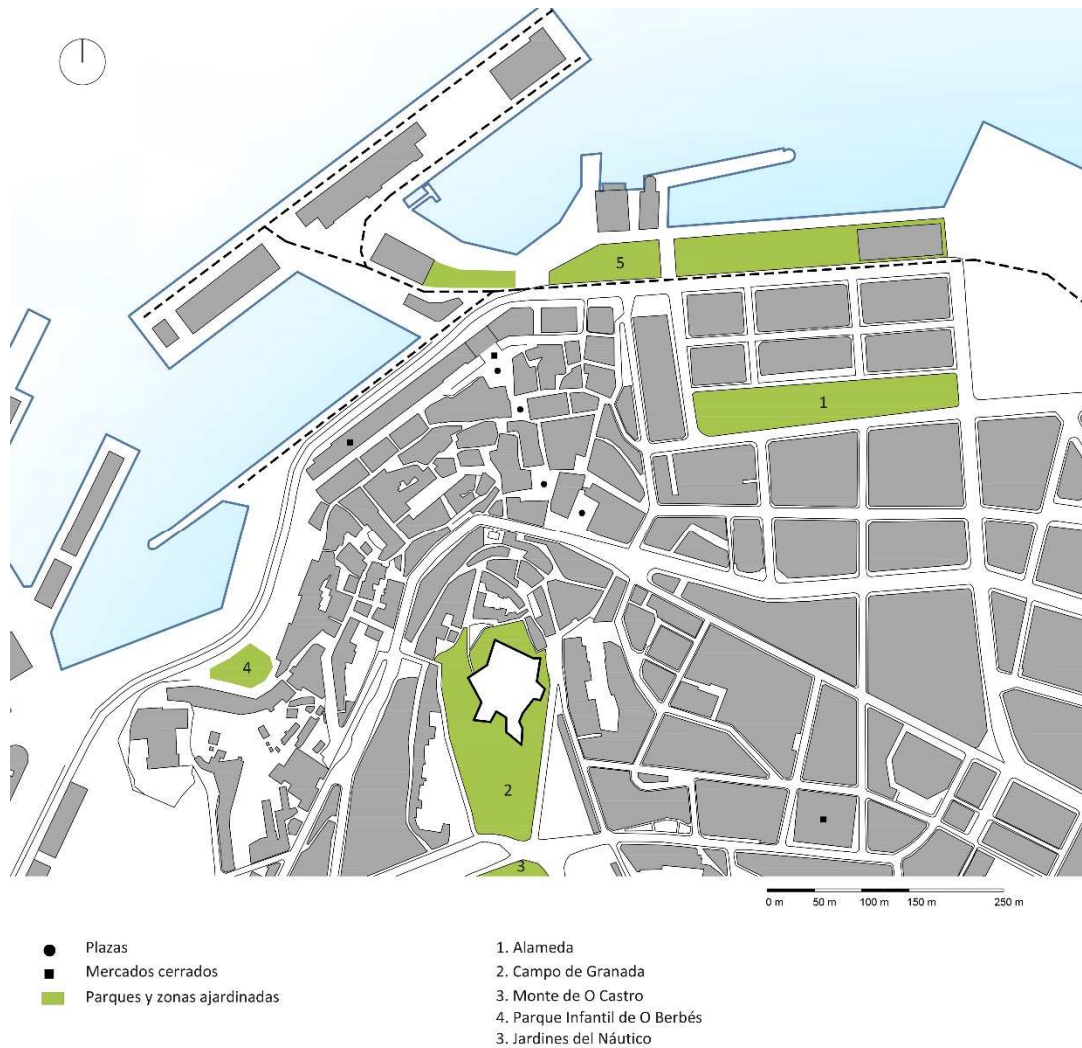


Fig. 4.4.1.6. Localización de plazas, parques y zonas ajardinadas. 1960.

Durante la década de 1960 se comienza a potenciar la industria del turismo, debido principalmente a la aprobación de la Ley sobre Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional en el año 1963. En el caso de Vigo la zona asociada al litoral correspondiente al antiguo núcleo amurallado y al ensanche de García Olloqui fue modificada de acuerdo con esta ley, lo cual eximía a las actuaciones del cumplimiento de la Ley del Suelo de 1956 (Souto, 1981).

La aparición de un nuevo espacio ajardinado en el litoral del náutico se debe por lo tanto a la localización en ese entorno de la industria turística y no a satisfacer las necesidades de observación y recreo de los propios ciudadanos, de hecho la tendencia en esta fase fue hacia la desaparición de espacios vacíos, mercados, y a la consolidación de extensas áreas urbanas carentes de espacios ajardinados o espacio público ya que no ofrecían un buen aprovechamiento del espacio en comparación con la edificación.

En la figura 4.4.1.6 se puede observar un fenómeno asociado a la degradación socio-espacial del Casco Vello que es la desaparición de las plazas antes existentes en la zona litoral para ser substituidas por infraestructuras viarias o industriales.

Para concluir la primera parte de esta fase de análisis se realizará una pequeña sistematización de los aspectos más importantes hasta ahora analizados, realizando una interpretación personal de los mismos.

Centrando la atención sobre el Casco Vello, es posible verificar en esta fase una primera oleada de gentrificación asociada a un fenómeno de nueva gentrificación, concretamente gentrificación de nueva construcción, en el cual podrían ser identificados aspectos presentes en las teorías de la producción. Es posible realizar esta afirmación debido a la apropiación del espacio del frente marítimo durante la década de 1960 por parte de la industria turística y la especulación inmobiliaria, en la figura 4.4.2.3 se puede identificar en que localizaciones se realizaron derribos o ampliaciones de edificios pre-existentes, con el objetivo de construir otros nuevos en su lugar de mayores dimensiones y de aspecto claramente contemporáneo, lo cual se puede observar directamente en las fotografías expuestas a continuación, por ejemplo la figura 4.4.1.13 en la que se pueden observar las dos edificaciones que representan el paradigma de las intervenciones llevadas a cabo durante este periodo.

Es importante por lo tanto, tener en cuenta que el frente marítimo era una zona asociada anteriormente a una apropiación por parte de la sociedad urbana, concretamente era una zona que albergaba dos mercados con los cuales se abastecía la población del barrio y una plaza pública en la cual se realizaba comercio informal. La entrada en el desarrollismo y la apertura internacional comenzaron a potenciar el crecimiento de la industria turística, en el caso del Casco Vello la localización de la estación de transatlánticos es fundamental, y el espacio circundante se vuelve más codiciado una vez el turismo se muestra como una industria de alta rentabilidad. Las consecuencias espaciales fueron la apropiación del frente marítimo por la industria turística, la cual era complementada por un edificio de oficinas y también un edificio residencial de grandes dimensiones. Por lo tanto como se puede observar, es posible identificar desde el punto de vista socio-espacial y visual de qué modo la gentrificación se inició y cuáles fueron sus implicaciones directas sobre el espacio urbano.

Las operaciones de renovación sobre el Casco Vello se limitaron a zonas concretas buscando siempre la especulación durante este período, por lo tanto a pesar de que se puede observar una intensa actividad constructiva y un severo cambio morfológico, desde el punto de vista social el barrio comenzó un proceso de degradación sin precedentes provocado por la total desinversión de la administración en la zona, en favor de la periferia que se encontraba en pleno desarrollo y ofrecía mejores oportunidades para realizar inversiones de alta rentabilidad.

El frente marítimo es el ejemplo más claro del tipo de intervención realizado durante esta época en el Casco Vello, aunque la aparición de nuevas edificaciones fue una constante como se observará en la siguiente sección, en la cual se analizará con mayor precisión, de qué modo se puede cuantificar el efecto de las intervenciones realizadas durante este período y como se estructuraron dependiendo de las cualidades intrínsecas a la trama urbana existente antes de comenzar el desarrollismo.

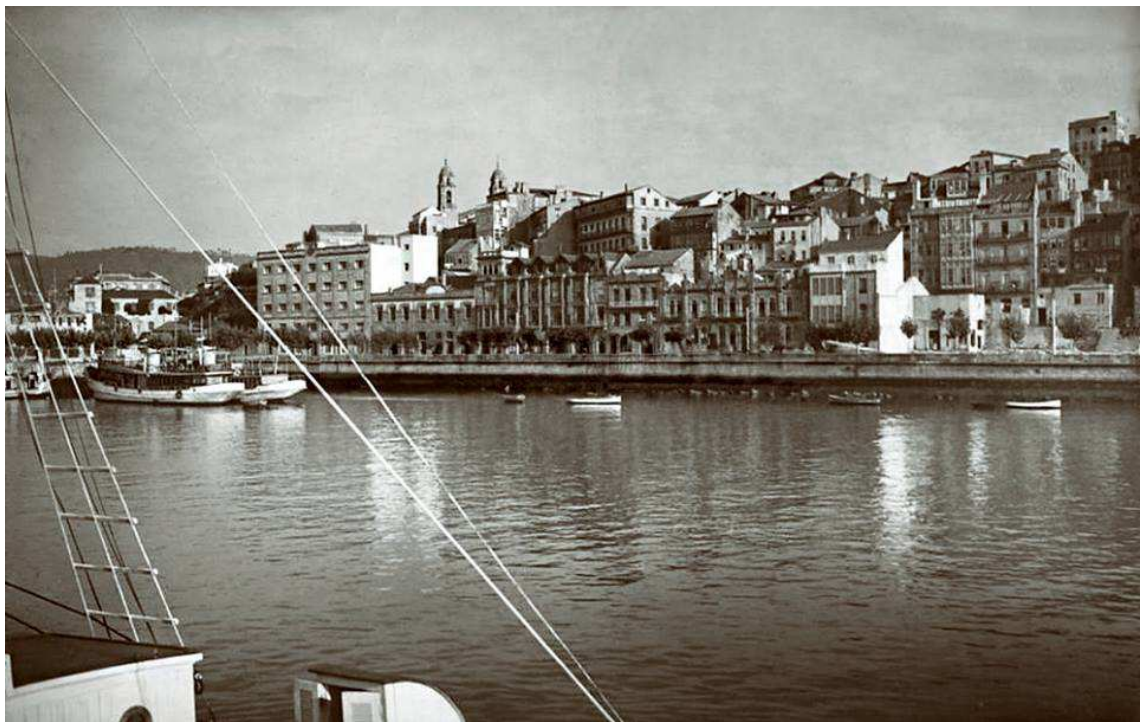


Fig. 4.4.1.7. Frente marítima del Casco Vello en la década de 1950. Se observa el estado anterior a la construcción de las edificaciones incoherentes.



Fig. 4.4.1.8. Frente marítima del Casco Vello en la década de 1980. Se observan las edificaciones incoherentes construidas en la década de 1960 generando una nueva barrera física.



Fig. 4.4.1.9. Edificio del Ayuntamiento en la Plaza de la Constitución. Década de 1960.



Fig. 4.4.1.10. Plaza de A Pedra. Década de 1960.

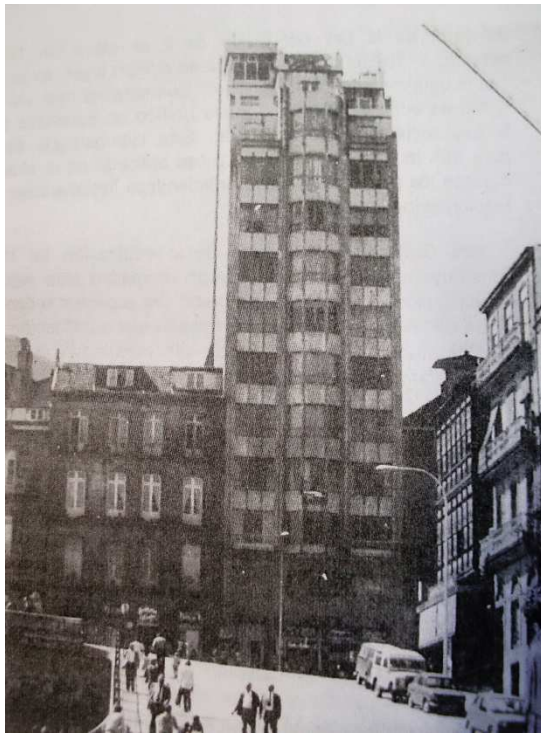


Fig. 4.4.1.11 y fig. 4.4.1.12. Ejemplos de edificios incoherentes surgidos a partir de las ordenanzas municipales de 1956.



Fig. 4.4.1.13. Cambio de escala acontecido en el frente marítimo del Casco Vello en la década de 1960.



Fig. 4.4.1.14. Fotografía aérea del Casco Vello en la década de 1970. Se pueden observar las edificaciones incoherentes construidas a lo largo de la década de 1960 en el perímetro del área protegida.



Fig. 4.4.1.15. Fotografía aérea del Casco Vello en la década de 1970.



Fig. 4.4.1.16. Entrada lateral al mercado de A Laxe, derribado en la década de 1960 para ser substituido por un hotel privado de desproporcionadas dimensiones.



Fig. 4.4.1.17. Fotografía de los soportales del Berbés en la década de 1960. Se observa el cambio de uso de los propios soportales, habiendo abandonado ya su función original como refugio para los artilegios de pesca.



Fig. 4.4.1.18. Fotografía de la explanada del Berbés en período de fiestas. Década de 1960.



Fig. 4.4.1.19. Fotografía del parque infantil situado en la explanada del Berbés. Década de 1960.

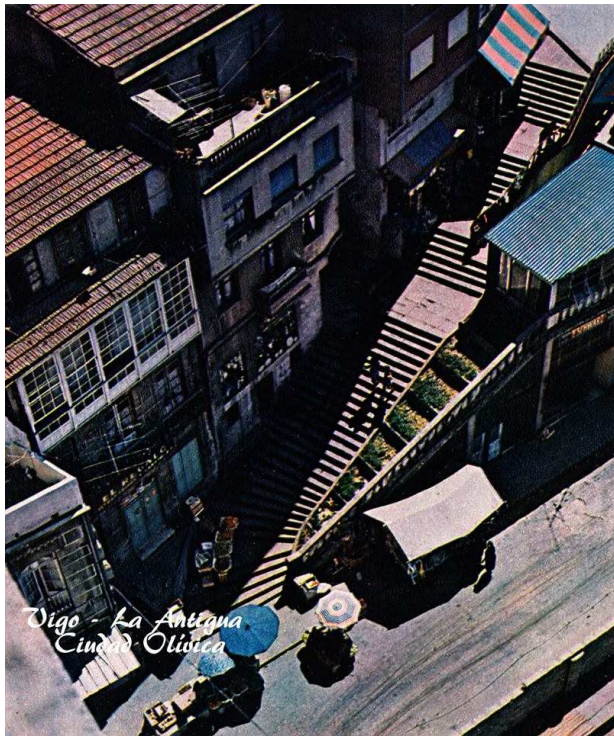


Fig. 4.4.1.20 y fig. 4.4.1.21. A la izquierda se observa la infraestructura construida durante la década de 1960 para albergar el mercado de A Pedra, el cual terminaría siendo conocido por la venta de ostras y de productos procedentes del contrabando marítimo; a la derecha se observa la calle de los cesteros en la década de 1960, próxima a la plaza de la Constitución.



Fig. 4.4.1.22. Fotografía de los jardines del Náutico. Década de 1960.



Fig. 4.4.1.23. Construcción de los nuevos edificios proyectados para el frente marítimo del Casco Vello durante la década de 1960.



Fig. 4.4.1.24. Plaza de la Constitución a finales de la década de 1960.



Fig. 4.4.1.25 y fig. 4.4.1.26. Vistas de la calle Real a finales de la década de 1960.



Fig. 4.4.1.27. Mercado informal en la plaza de la Piedra a finales de la década de 1950.



Fig. 4.4.1.28. Fotografía de la explanada del Berbés a principios de la década de 1960. A la izquierda se observan las barreras físicas introducidas por la separación puerto-ciudad, al fondo se observa el levantamiento de los primeros edificios incoherentes que serían levantados durante la década de 1960.

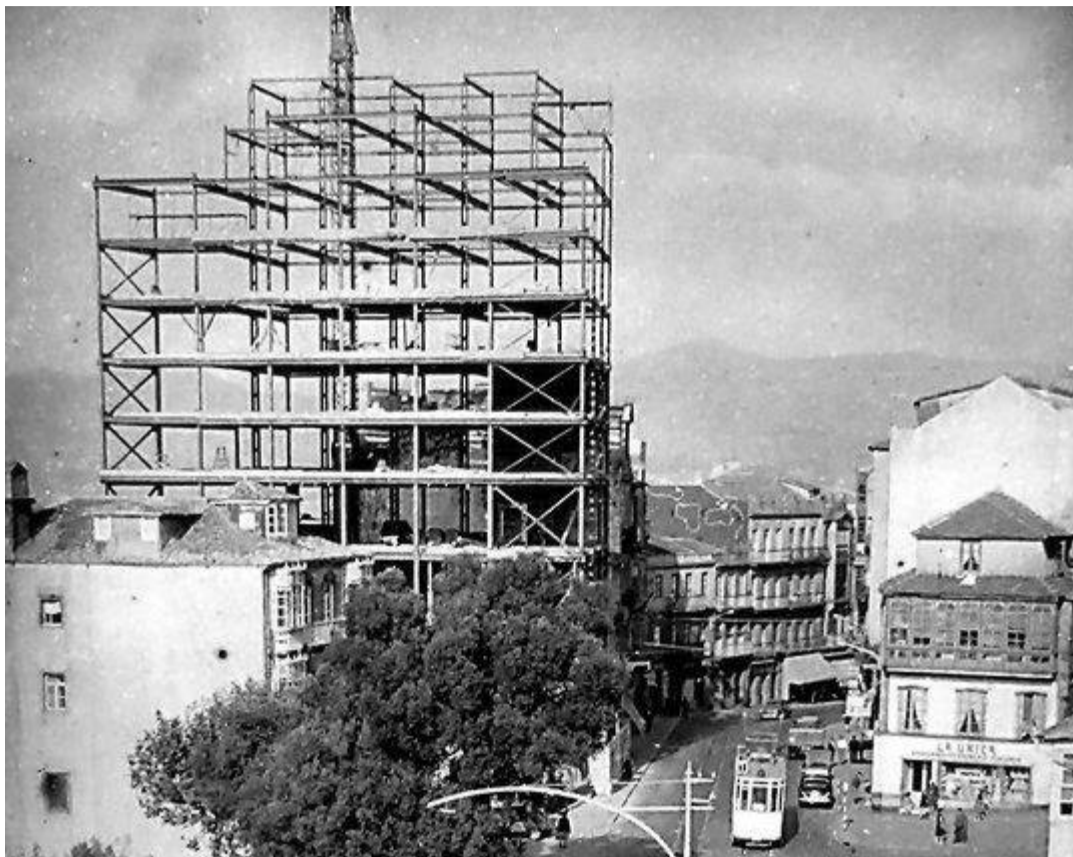


Fig. 4.4.1.29. Construcción de viviendas incoherentes en la calle Elduayen a principios de la década de 1960.

4.4.2. ANÁLISIS INDIVIDUAL DE ELEMENTOS URBANOS

- A. Espacio construido.
- B. Infraestructuras.
- C. Equipamientos.

A. Espacio construido.

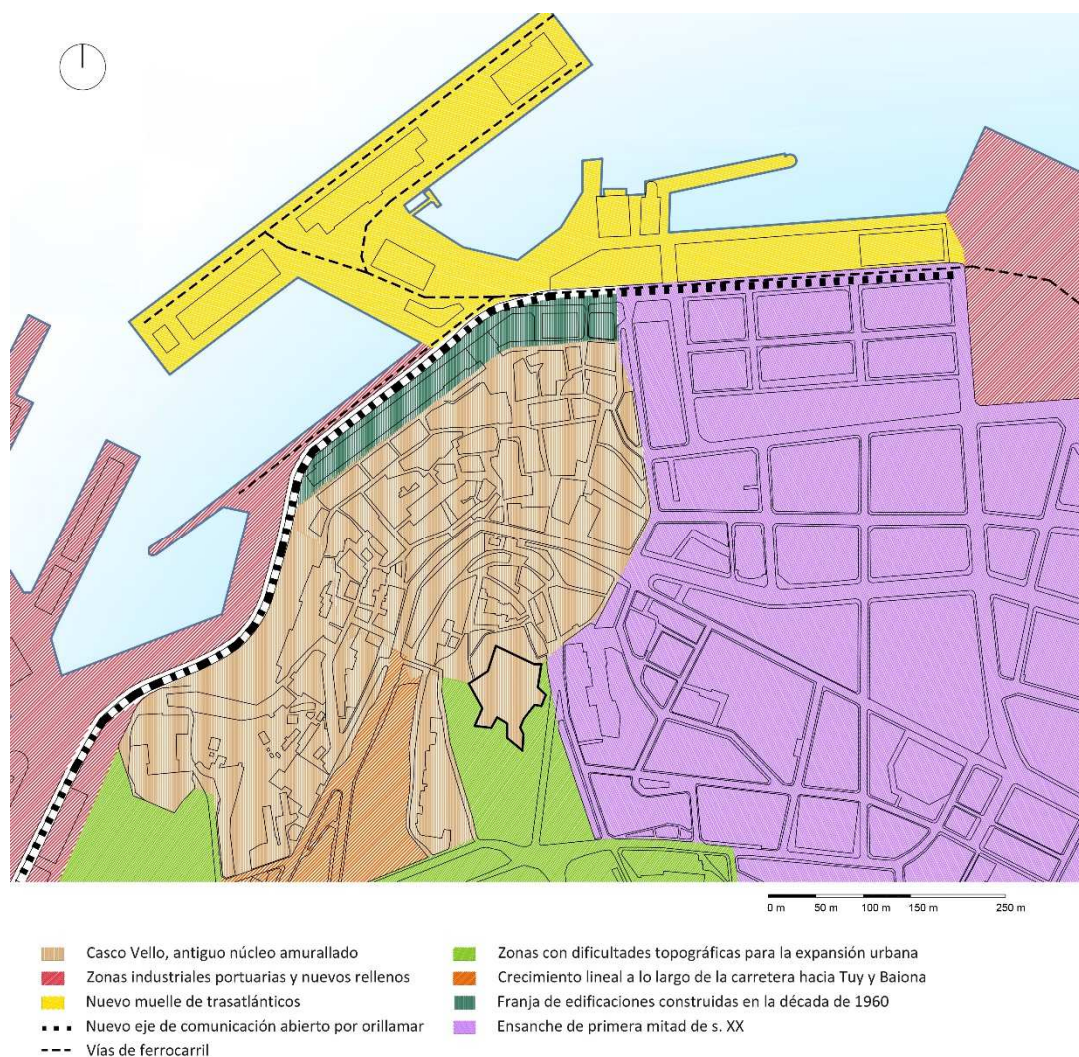


Fig. 4.4.2.1. Esquema interpretativo del espacio construido. 1960.

Los cambios más significativos en la etapa anterior a la guerra civil de 1936 y en los años de posguerra, fueron la construcción de las infraestructuras portuarias y la modificación de la línea del ferrocarril, la cual deja adquirir un trazado un poco menos agresivo con la trama urbana gracias a la construcción de una nueva estación en Guixar, al final de la calle Arenal, lo cual se puede observar comparando la figura 4.4.2.1 con su correspondiente en la fase anterior.

En cuanto a las infraestructuras portuarias, destaca la estación de trasatlánticos por ser la única que ofrece un contacto directo con el mar, la localización de la misma provocó la aparición de una serie de edificaciones en la década de 1960 substituyendo a las pre-existentes, amparadas en la legislación turística se levantan diversos edificios de altura desproporcionada entre los cuales se encuentra un hotel de grandes dimensiones (Souto, 1981). La aparición de esta barrera visual fue determinante para transformar el Casco Vello en una isla urbana y contribuir a su degradación y abandono.

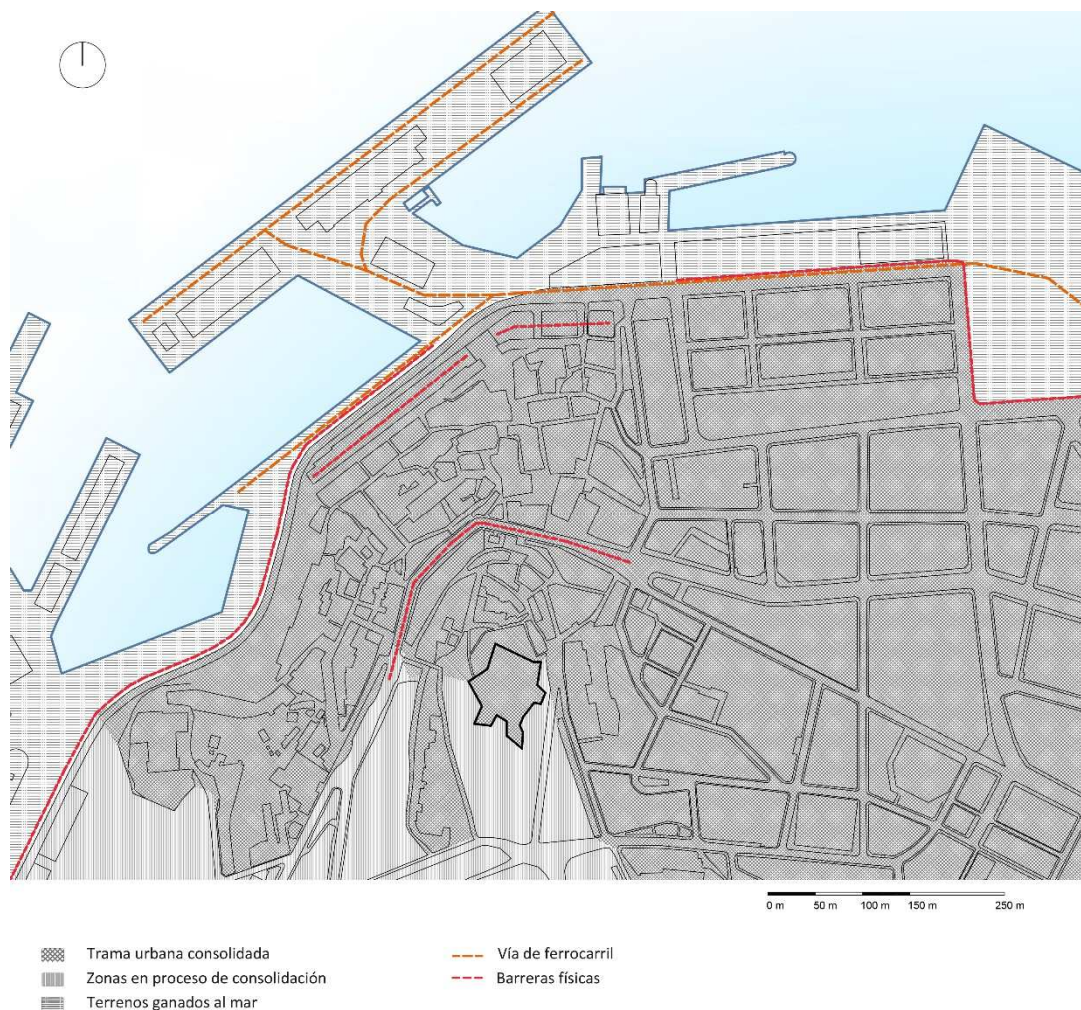


Fig. 4.4.2.2. Esquema interpretativo del espacio construido y barreras físicas. 1960.

Se puede verificar el gran impacto que las infraestructuras portuarias y las nuevas edificaciones representadas en la figura 4.4.2.2 como barreras físicas, tuvieron sobre el Casco Vello, el ejemplo más paradigmático es la construcción de los edificios de Montero Ríos enfrente a la estación de transatlánticos (figuras 4.4.1.7, 4.4.1.8 y 4.4.1.23).

A través del análisis de la figura 4.4.2.2 se puede verificar como la separación entre puerto y ciudad se acentúa, afectando en gran medida al Casco Vello que pierde con estos rellenos parte de su identidad morfológica.

La calle Elduayen a pesar de ser edificada en períodos anteriores también es representada como una barrera física debido al impacto que tuvo su apertura en la diferenciación y separación del Casco Vello en dos partes, quedando la zona sur más segregada e incomunicada.

Respecto a la zona oeste correspondiente a la figura 4.4.2.2, las dificultades topográficas retrasaron su urbanización hasta que otras zonas cercanas con mejores condiciones fueron totalmente edificadas.

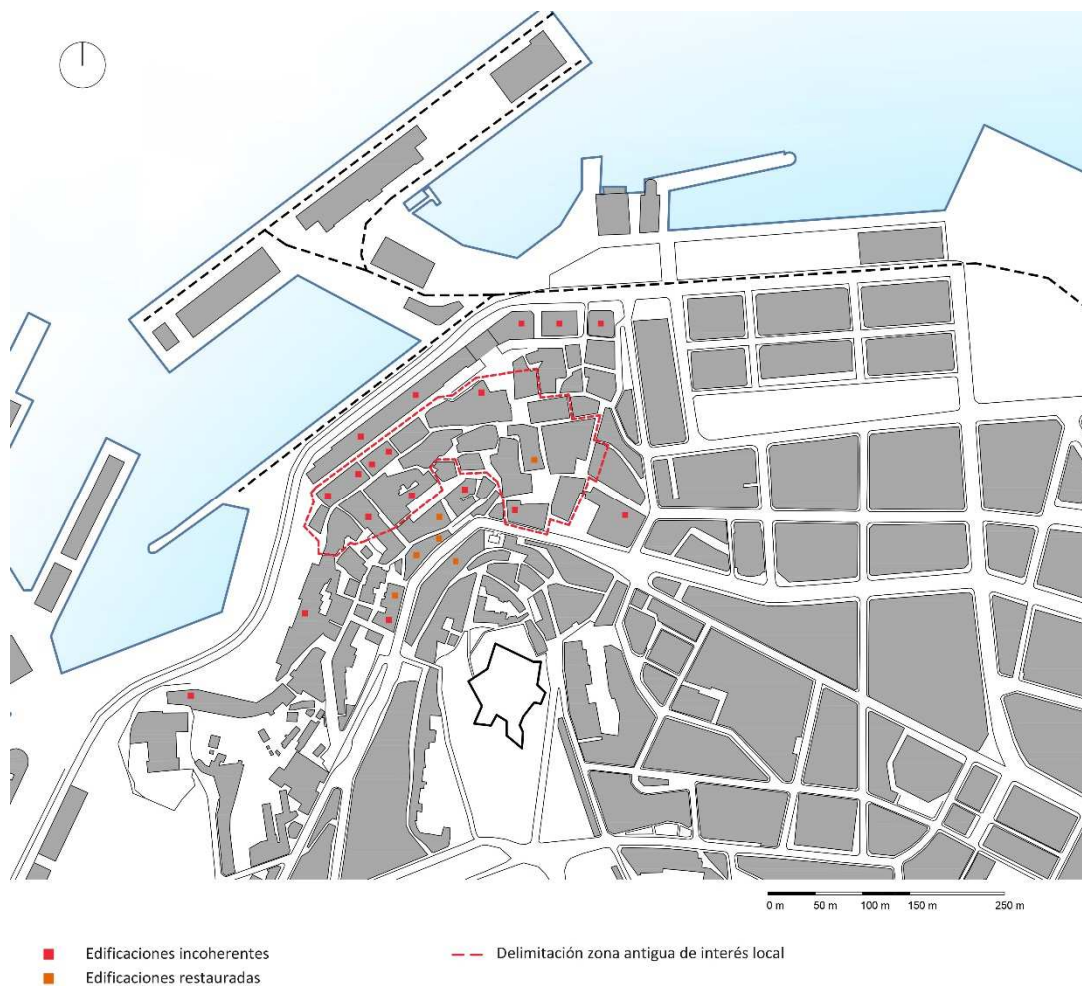


Fig. 4.4.2.3. Localización de viviendas incoherentes construidas en el Casco Vello a raíz de las ordenanzas municipales de 1956.

La aparición de edificaciones desproporcionadas y fuera de contexto en el Casco Vello tiene su origen en las ordenanzas municipales de 1956 que pueden ser divididas en dos partes, según Souto (1981) la primera parte se compone de una serie de artículos que modifican el límite de altura para las construcciones en el centro urbano, permitiendo en muchos casos alcanzar la máxima altura y densidad, la segunda parte contiene una descripción de las zonas propuestas entre las cuales destaca una pequeña área de protección en el Casco Vello.

La aparición de una área de protección en el Casco Vello, aunque sea de forma casi inexistente, demuestra un acercamiento a la conservación del patrimonio cultural aunque su ámbito se reduce a limitar las posibilidades de renovación o derribo (Martínez, 2001). Esta zona de conservación se mostró insuficiente, como se puede observar en la figura 4.4.2.3, y no impidió la aparición de un gran número de edificaciones incoherentes (figuras 4.4.1.28 y 4.4.1.29), sobre todo en las zonas perimetrales del Casco Vello, debido en gran parte, según Pereiro (1981) a su incumplimiento de forma general y sistemática.

B. Infraestructuras.



Fig. 4.4.2.4. Mapa axial. Conectividad. Colores rojo y naranja representan una conectividad alta, amarillos y verdes representan una conectividad media y azules representan conectividad baja.

La conectividad es una variable asociada al método de análisis cuantitativo space syntax, desarrollado por Hanson y Hillier (1984). A través del mapa de conectividad es posible establecer el número de nodos o intersecciones que posee una línea axial en relación al resto del sistema.

Lo que se puede determinar observando la figura 4.4.2.4 respecto a la fase anterior es la continuidad de las líneas con conectividad alta correspondientes a las calles Elduayen, Príncipe y Policarpo Sanz. Las líneas situadas en el eje norte-sur han aumentado su nivel de conectividad de forma significativa en la zona este, debido a la apertura de nuevas calles con las cuales mantienen una relación directa, destacan de forma especial la calle Velázquez Moreno y la calle Colón que unen la zona litoral con la calle Príncipe (antigua vía de Ronda). En este mismo eje, la calle Carral anexa al Casco Vello ha descendido su nivel de conectividad como consecuencia del aumento en esta misma variable de sus vecinas más inmediatas.

En la zona litoral, especialmente en parte que coincide con la estación de transatlánticos y los jardines del Náutico, la conectividad ha ascendido debido a la aparición de nuevos espacios ganados al mar y nuevas líneas axiales entre esta fase de análisis y la anterior.



Fig. 4.4.2.5. Mapa axial. Integración global. Colores rojo y naranja representan una integración alta, amarillos y verdes representan una integración media y azules representan integración baja.

El mapa de integración global (Hanson & Hillier, 1984) es uno de los más determinantes en este análisis debido a que indica que zonas están bien integradas y cuales permanecen segregadas. Al comparar la figura 4.4.2.5 con su correspondiente en la fase anterior se pueden observar una serie de cambios importantes.

En primer lugar se puede observar como la zona litoral que va desde el Berbés hasta la estación de transatlánticos ha reducido su nivel de integración en gran medida, este fenómeno puede estar asociado la aparición de las barreras físicas y a la modificación espacial del frente litoral, lo cual ha provocado segregación espacial una de las zonas residenciales asociadas a lo que Lefebvre (1978) se refiere como sociedad urbana.

Respecto al ensanche, es posible observar como aumenta la integración en las zonas situadas hacia el este al mismo tiempo que desciende en el Casco Vello y en calle Carral. La apertura de las últimas vías en el ensanche y las modificaciones del frente litoral han inducido a la desaparición de la mayor parte de líneas axiales con integración media o alta en el Casco Vello, quedando solo cuatro a destacar, las calles Real, Méndez Núñez, Triunfo y Joaquín Yáñez, la cual se mantiene desde la primera fase demostrando su importancia.



Fig. 4.4.2.6. Mapa axial. Integración local. Colores rojo y naranja representan una integración alta, amarillos y verdes representan una integración media y azules representan integración baja.

Dentro de la variable integración es posible diferenciar entre el ámbito global y el ámbito local, en la figura 4.4.2.6 se puede observar el mapa de integración local (Hanson & Hillier, 1984) en el cual se obtiene una lectura más concreta de cada línea en particular que del conjunto a nivel general.

A través de la observación de la figura 4.4.2.6 en comparación con su correspondiente en la fase anterior es posible determinar algunos aspectos importantes. Destaca el aumento de la integración en la zona correspondiente al ensanche de inicios de siglo, especialmente de las calles Policarpo Sanz y Velázquez Moreno.

En lo que refiere al Casco Vello, no existen variaciones demasiado significativas en la integración local respecto a la fase anterior. Para la fase actual, cabe destacar la no concordancia de la figura 4.4.2.5 (integración global) con la figura 4.4.2.6 (integración local) en lo relativo a la zona comprendida entre el Berbés y la estación de transatlánticos, la cual no se indica como segregada en la última si no que mantiene una integración media, esto quiere decir que el barrio del Berbés y la parte noroeste del Casco Vello mantienen un buen nivel de integración cuando consideramos un área de análisis más reducida, sin embargo se muestran segregados en la estructura urbana a una escala mayor.



Fig. 4.4.2.7. Mapa de segmentos. Integración global. Colores rojo y naranja representan una integración alta, amarillos y verdes representan una integración media y azules representan integración baja.

Para contrastar los resultados obtenidos sobre la variable integración global en el mapa axial, se acude a su símil en el mapa de segmentos (Hillier & Iida, 2005).

Al comparar el resultado obtenido para la variable integración global en el mapa de segmentos con la obtenida en el mapa axial, destaca de forma significativa la reafirmación de la importancia del eje Elduayen-Policarpo Sanz además de la calle Príncipe como líneas principales, al mismo tiempo la calle Carral adquiere mayor protagonismo ante Velázquez Moreno y Colón.

Respecto al Casco Vello es posible verificar un resultado que indica mayor integración de la parte este cercana a las plazas de la Princesa y Constitución, la calle Elduayen y la zona litoral correspondiente a Montero Ríos coincidiendo con el resultado obtenido en la figura 4.4.2.6.

El resultado que se obtiene de forma reiterada, tanto en el mapa axial como en el mapa de segmentos relativo al Casco Vello, es sin duda la situación de baja integración de casi la totalidad de vías asociadas a la trama medieval, con excepción de algunas zonas correspondientes a las plazas públicas de más relevancia o a las aperturas de vías y ensanches durante el siglo XX.



Fig. 4.4.2.8. Mapa de segmentos. Integración local. Colores rojo y naranja representan una integración alta, amarillos y verdes representan una integración media y azules representan integración baja.

Al igual que sucede en la fase anterior, el resultado obtenido para la variable integración local en el mapa de segmentos (Hillier & Iida, 2005) dista del resto de resultados.

Es posible obtener una lectura del subsistema al cual pertenece el Casco Vello respecto a sus vecinos analizando la variable de integración local en el mapa de segmentos, para ello es necesario establecer un radio, en este caso se han considerado 400 metros.

Los resultados entre esta fase y la anterior son muy similares, coincidiendo en la hipótesis de la división del Casco Vello en tres zonas, la parte oeste y sur más segregadas frente a la parte este, más interconectada con las zonas de ensanche y con la calle Elduayen, a su vez con un elevado valor de integración tanto local como global.

En las zonas de ensanche existe una mayor uniformidad en los resultados debido al carácter racional de la trama urbana, las calles que presentan una mayor integración local se corresponden en todo caso a ejes este-oeste entre los cuales se encuentran Elduayen, Policarpo Sanz, Príncipe y Arenal. En el eje norte sur destaca especialmente la calle Carral, debido a que se encuentra en una posición intermedia entre el Casco Vello y la zona de ensanche convirtiéndose así en uno de los ejes principales considerando, en el caso de este análisis, un radio de 400 metros.



Fig. 4.4.2.9. Mapa axial. Sinergia. Colores rojo y naranja representan una sinergia alta, amarillos y verdes representan una sinergia media y azules representan sinergia baja.

La sinergia es una variable de ámbito global, aunque expresa la relación existente entre la integración global y local (Hillier, 1996). En el caso del mapa axial, la sinergia pretende ofrecer resultados más concretos sobre la integración general del sistema desde el punto de vista físico y visual, teniendo en cuenta el aspecto global y el aspecto local.

Para tener una lectura correcta de la figura 4.4.2.9 es necesario compararla con las figuras 4.4.2.5 y 4.4.2.6. Se puede observar en lo referente al Casco Vello, como la variable sinergia coincide en los bajos valores de integración con la integración global, reafirmando la hipótesis de la existencia de segregación espacial en la parte noroeste y en la parte sur.

Además de indicar la existencia de segregación, la sinergia también coincide con la integración global y la integración local en cuanto a las zonas mejor integradas del Casco Vello, destacando el entorno inmediato a las plazas de la Constitución y Princesa, la puerta del Sol y la calle Elduayen.



Fig. 4.4.2.10. Mapa de segmentos. Sinergia. Colores rojo y naranja representan una sinergia alta, amarillos y verdes representan una sinergia media y azules representan sinergia baja.

En el mapa de segmentos, la sinergia ofrece un resultado que se puede asociar a una lectura menos visual que en el caso del mapa axial, debido a que los segmentos son el resultado de dividir una línea axial en todas sus intersecciones.

Es posible afirmar que el resultado obtenido para el mapa de segmentos en la figura 4.4.2.10, ofrece una lectura menos precisa para este estudio que en el caso del mapa axial. Debido a que los segmentos recorren distancias mucho más cortas que las líneas axiales, existe una mayor acumulación de los mismos en el Casco Vello. Debido al radio de 400 metros establecido para obtener la variable de integración local, el Casco Vello aparece como un espacio muy integrado desde el punto de vista del mapa de segmentos, lo cual se ve reflejado en el mapa de sinergia.

A pesar de no resultar tan preciso como el mapa axial, coincide en la localización de las zonas más y menos integradas del Casco Vello, atribuyendo una gran importancia a la puerta del Sol y a las plazas de la Constitución y Princesa.



Fig. 4.4.2.11. Mapa axial. Elección de flujo. Colores rojos y naranjas indican una mayor probabilidad de elección, amarillos y verdes indican una probabilidad de elección media y azules representan probabilidad de elección baja.

La variable de elección de flujo, identifica los ejes que tienen una mayor probabilidad de ser seleccionados para realizar un desplazamiento desde un punto de la trama urbana a otro, más o menos lejano (Hanson & Hillier, 1984).

En el caso que ocupa este análisis, los resultados obtenidos para esta fase no distan en gran medida de los obtenidos en la fase anterior. Los resultados obtenidos, son coincidentes tanto en el mapa axial como en el mapa de segmentos, lo cual puede aportar una lectura complementaria a la integración.

Respecto a la figura 4.4.2.11, destacan como vías principales en primer plano las calles Elduayen, Policarpo Sanz y Príncipe, este dato coincide con el obtenido en el mismo mapa de la fase anterior. En segundo plano, destacan la calle Velázquez Moreno en el eje norte-sur y Montero Ríos en el eje este-oeste siguiendo la línea litoral.

En el Casco Vello, destacan las calles Real, Méndez Núñez y Joaquín Yáñez en la parte norte, lo cual coincide con algunos datos obtenidos en las variables de integración y sinergia. En la parte sur destaca levemente un tramo de la calle Ferrería en su acceso desde el Paseo de Alfonso XII.



Fig. 4.4.2.12. Mapa de segmentos. Elección de flujo. Colores rojos y naranjas indican una mayor probabilidad de elección, amarillos y verdes indican una probabilidad de elección media y azules representan probabilidad de elección baja.

A nivel general, el mapa de segmentos de la figura 4.4.2.12 muestra un resultado acorde al obtenido en la figura 4.4.2.11, aunque es posible identificar algunos aspectos que los diferencian.

En cuanto a las líneas de flujo principal indicadas por el mapa de segmentos, destaca especialmente la puerta del Sol y parte de Elduayen con valores muy por encima del resto de las vías.

En el eje norte-sur se muestra un valor mayor para la calle Carral, adyacente al Casco Vello, que para Velázquez Moreno. Especialmente en su zona más próxima a la puerta del Sol.

En el frente litoral, Montero Ríos se muestra como una vía importante en lo que se refiere a su entorno inmediato, el tramo indicado en el mapa de segmentos es más pequeño que el indicado para el mapa axial, correspondiéndose a la zona situada en la parte norte del Casco Vello.

Respecto al Casco Vello, en el mapa de segmentos es posible destacar un pequeño tramo de las calles Real y Méndez Núñez en coincidencia con la figura 4.4.2.11, para la parte norte. En la parte sur destaca la calle Ferrería en dirección Paseo de Alfonso XII.

C. Equipamientos.

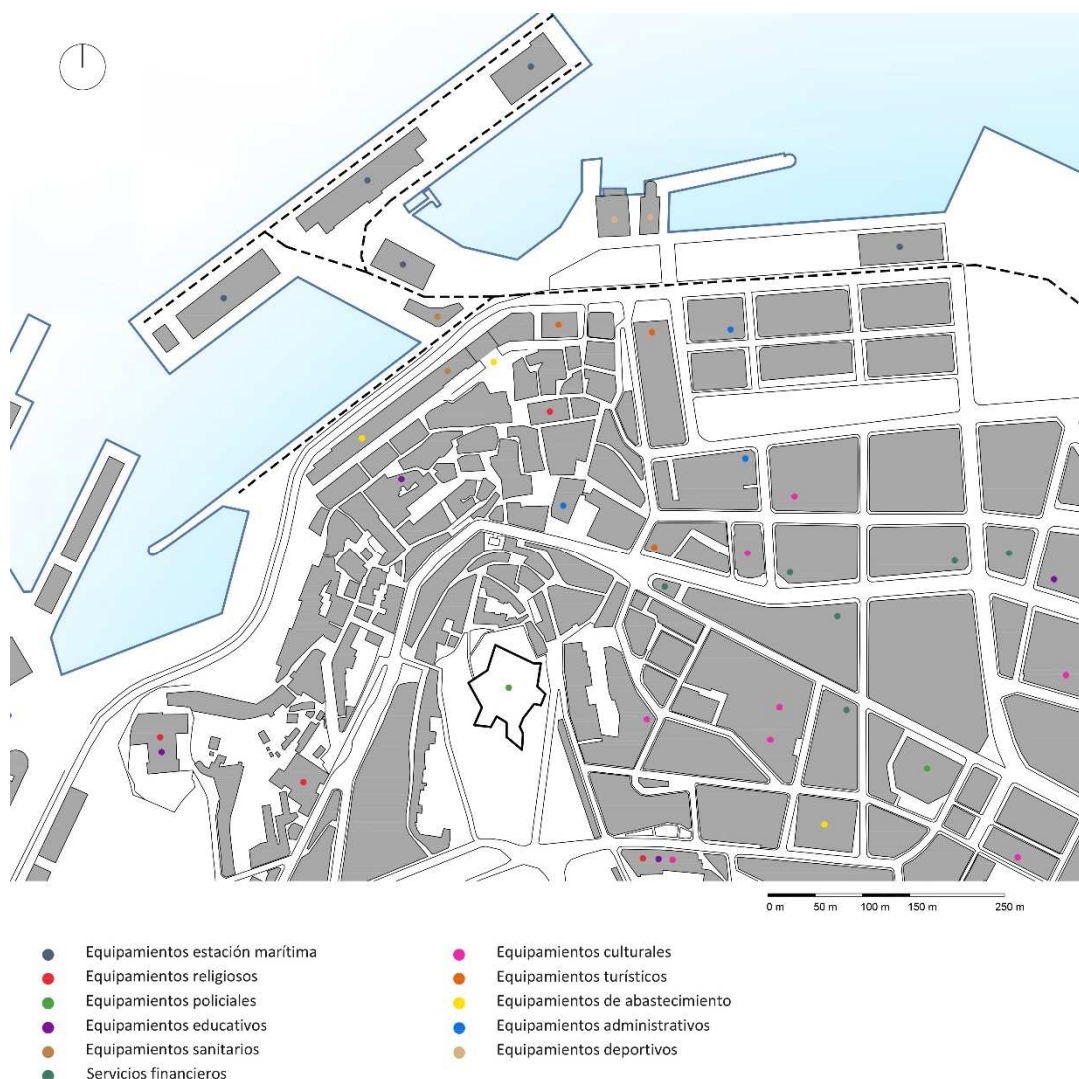


Fig. 4.4.2.13. Localización de equipamientos. 1960.

La influencia del urbanismo progresista de corte moderno y modernista durante la mayor parte del siglo XX, provocó situaciones como la zonificación de diferentes sectores en la ciudad. En el plano de Manuel Comingues aprobado en el año 1944, se establecía para toda la zona correspondiente al ensanche de inicios de siglo XX una zona comercial y administrativa. Al mismo tiempo, este plano urbanístico que tenía el papel de funcionar como si fuese un plan general, establecía para el Casco Vello una zona obsoleta en la cual se pretendía establecer un plan de alineaciones, de corte también modernista, el cual propone una total renovación urbana. Los datos más importantes a resaltar de la figura 4.4.2.13, se corresponden con la progresiva desaparición de equipamientos en el Casco Vello y la multiplicación de los mismos en el ensanche al este y en la zona litoral. Destaca de forma particular un notable aumento tanto en los equipamientos turísticos como en los servicios financieros, estos últimos situados mayoritariamente entre las calles Príncipe y Policarpo Sanz.

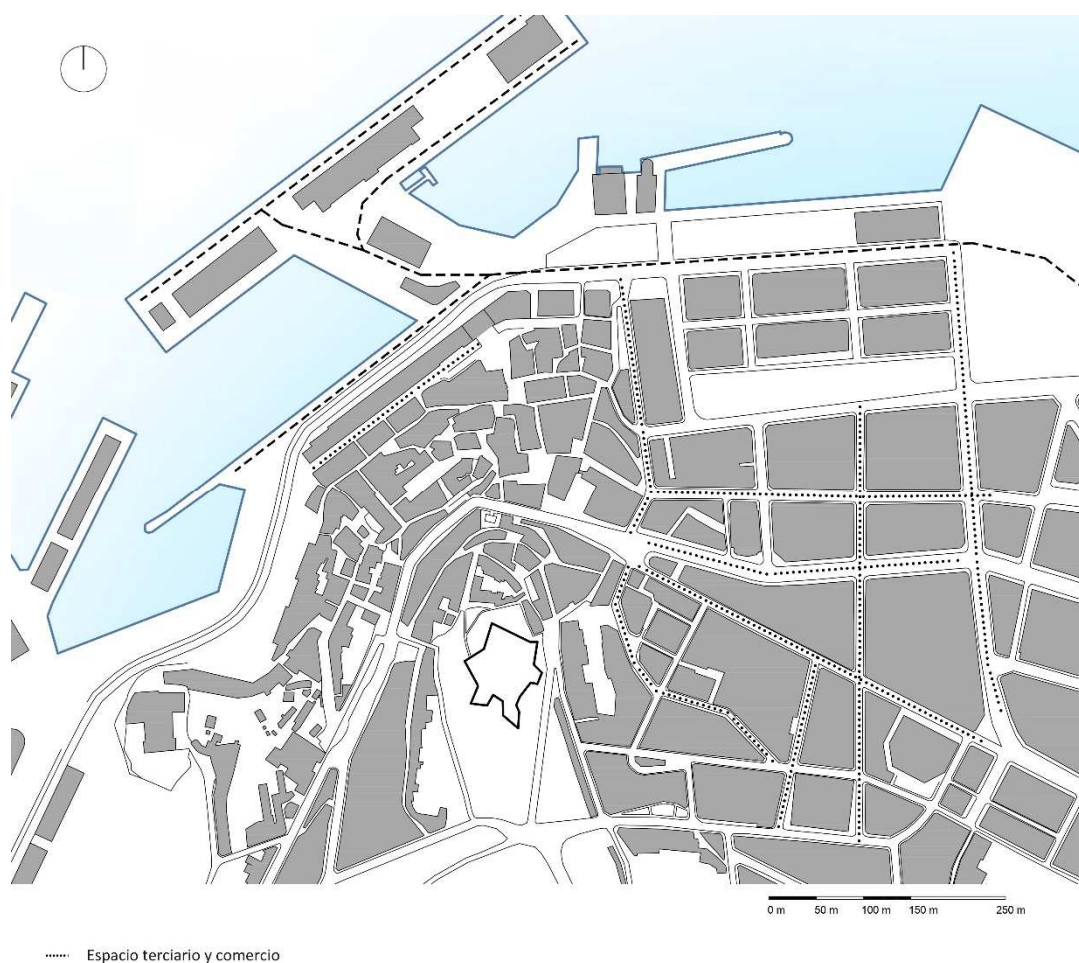


Fig. 4.4.2.14. Espacio terciario y comercio. 1960.

En el caso del espacio terciario, Souto (1990) indica una serie de calles con alto porcentaje de localización de espacio reservado para el comercio y los servicios terciarios.

Tras haber analizado las variables de integración y elección de flujo, no sorprende que las calles Príncipe y Policarpo Sanz muestren los mayores porcentajes de localización terciaria. Además, sus calles adyacentes se ven afectadas por la cercanía a las anteriormente citadas, apareciendo también como vías con alto porcentaje de establecimiento de locales dedicados al sector terciario.

En el eje norte-sur destacan las tres vías principales del ensanche, Carral, Velázquez Moreno y Colón, las cuales han adquirido una mejor conectividad en este período.

En el Casco Vello tan solo destaca una calle en la zona litoral, correspondiente a la nueva vía abierta entre la calle Real y las edificaciones incoherentes del frente marítimo, vía en donde se situaban los dos únicos mercados que quedaban en la zona ante la desaparición de los anteriores. En el caso de la calle Elduayen, se observa una pérdida del alto porcentaje de espacio comercial respecto a la fase anterior.

Para concluir esta sección de la fase de análisis actual, se procederá a realizar una síntesis interpretativa de los resultados obtenidos a través de la aplicación del space syntax, verificando los aspectos más importantes durante este período para el entono del Casco Vello.

En primer lugar, es importante destacar que la consolidación de nuevas vías en el ensanche de inicios de siglo XX ha propiciado un aumento en la conectividad de esa zona en particular, lo cual se traduce como un descenso de la conectividad en las calles interiores del Casco Vello. Al igual que en la fase anterior, el desarrollo de la trama urbana racional va sobreponiéndose desde el punto de vista jerárquico a la trama urbana orgánica presente en el Casco Vello, con lo cual se aumenta la separación ambos espacios y también la segregación espacial a nivel global. Estos resultados pueden ser verificados a través de la variable de integración global, presentados en tanto el mapa de segmentos como en el mapa axial.

Respecto al Casco Vello, existen dos perspectivas que pueden ser asociadas a las diferentes estrategias urbanísticas llevadas a cabo durante este período.

En primer lugar se centra la atención en la perspectiva global, la localización de los equipamientos y en especial los destinados al uso turístico, fueron abordados desde esta óptica. Para llegar a esta conclusión es necesario observar como los equipamientos se corresponden con las zonas de mayor integración a nivel global, las calles mejor conectadas a nivel general fueron mejor dotadas de equipamientos y servicios, mientras en el Casco Vello estos iban progresivamente disminuyendo, a pesar de que se trata de una zona con buena integración espacial a nivel local, estos datos serán expuesto con mayor claridad gráfica en la siguiente sección de esta fase de análisis a través de superposiciones. La visión global empleada para gestionar el desarrollo urbano en este período, puede ser asociada a las estrategias de carácter moderno, extremadamente racionalistas y que perciben la ciudad como un sistema unitario.

En segundo lugar se encuentra la perspectiva local, la cual se ha obtenido en el mapa axial y en el mapa de segmentos. Para el mapa axial se considerado un radio topológico de 3 cambios de dirección, lo cual implica que se mide la integración de cada línea en particular con sus vecinas, hasta un límite de tres cambios de dirección. Para el mapa de segmentos se ha considerado un radio métrico de 400 metros, lo cual implica que se mide la integración de cada línea en particular con sus vecinas, en un radio de 400 metros. Además, debido a que el mapa de segmentos es una herramienta más precisa para tramas irregular, la variable de integración tiene mayor precisión que en el mapa axial. Observando los mapas de integración local pueden ser extraídas algunas conclusiones. En primer lugar destaca el entorno de la Puerta del Sol, la calle Elduayen y la zona este del Casco Vello como espacios centrales del barrio, los cuales demuestran una alta integración espacial. En segundo lugar las calles interiores muestran una mejor integración a nivel local que las calles del ensanche hacia el este, lo cual se puede verificar observando la integración local en el mapa de segmentos, esto indica que considerando un desplazamiento de 400 metros, a nivel local existe un predominio de la trama orgánica frente a la trama racional, o lo que es lo mismo, el Casco Vello es un

espacio muy bien integrado e intercomunicado consigo mismo, actúa como un sistema independiente y opuesto a la trama racional. El desplazamiento de un habitante de la zona tiene una mayor probabilidad de ser correspondiente al interior del propio Casco Vello, por encima de las calles más alejadas de la Puerta del Sol.

En resumen, las estrategias urbanísticas llevadas a cabo durante este período, poseen claramente a una visión unitaria del espacio, la escasa preocupación por el funcionamiento de sistemas diferenciados de la estructura racional y la percepción de la trama orgánica medieval para este caso en particular, como un elemento que dificultaba las condiciones de habitabilidad y desplazamiento, lo cual no se corresponde a la realidad si se apela a los resultados obtenidos desde el punto de vista local, pero sí que se ajusta a la visión moderna de la ciudad, en la que el desplazamiento de automóvil era una de las condiciones necesarias para la movilidad y funcionalidad del sistema.

La percepción negativa por parte de los encargados del desarrollo urbano sobre el Casco Vello, provocó la aparición de numerosos proyectos de urbanismo de rehabilitación moderno (Martínez, 2001), los cuales fracasaron en su mayoría a pesar de propuesto en el período posterior para la parte alta del Casco Vello que será analizado en la siguiente fase de análisis. Ante el fracaso de las estrategias urbanísticas renovadoras, el fenómeno principal verificable para este período en el Casco Vello fue la aparición de múltiples construcciones especulativas, amparadas en unas ordenanzas municipales permisivas y poco proteccionistas con el espacio heredado del pasado, a excepción de los monumentos, un hecho que permite afirmar que en Vigo, continuaron empleándose los principios de la carta de Atenas formulada en 1931, en lo referido a conservación del patrimonio, hasta aproximadamente la década de 1980.

Por lo tanto, la actual fase de análisis, puede dividirse entre un primer periodo de escasa o nula actividad, con escasas variaciones en las condiciones socio-espaciales del Casco Vello, y una segunda etapa en la que el comienzo del desarrollismo desata la aparición de fenómenos especulativos y la degradación socio-espacial del barrio, y en la cual la tendencia dictada desde el gobierno central fue la expansión y la nueva construcción suburbana, dejando de lado los procesos de rehabilitación. Esto se traduce en un largo período de inactividad por parte del urbanismo institucional en el Casco Vello, pero al mismo tiempo una elevada actividad especulativa, centrada en derribar edificaciones para levantar nuevas con mayor altura o directamente efectuar ampliaciones en la altura de las viviendas pre-existentes, empleando materiales además materiales modernos, descontextualizados con la zona y que terminaron por provocar severas patologías en muchos edificios seculares.

Para concluir la presente fase de análisis, será presentada a continuación una síntesis gráfica de los datos expuestos hasta el momento. A través de este procedimiento, se llegará a establecer relaciones con mayor facilidad, a pesar de tener un carácter más interpretativo debido a la necesidad de seleccionar las herramientas que han sido consideradas como más apropiadas para ser superpuestas e interpretadas en esta fase de análisis, por su mayor correspondencia con las características asociadas a este momento.

4.4.3 SUPERPOSICIÓN DE LOS ELEMENTOS SOCIO-ESPACIALES

- A. Superposición de integración y elementos urbanos.
- B. Superposición de elección de flujo y elementos urbanos.
- C. Esquemas interpretativos.

A. Superposición de integración y elementos urbanos.



Fig. 4.4.3.1. Superposición de mapa axial de integración global y equipamientos. Colores rojo y naranja representan una integración alta, amarillos y verdes representan una integración media y azules representan integración baja.

A través de la superposición de la variable integración global y los equipamientos existentes mostrada en la figura 4.4.3.1, es posible determinar la relación existente entre ambos factores.

Los equipamientos destinados al uso cultural y los servicios financieros, se encuentran localizados en vías con niveles de integración altos en su gran mayoría, especialmente en el eje Elduayen-Policarpo Sanz y en Príncipe. Es posible afirmar que el ensanche ya habría comenzado a perder su carácter residencial frente a su faceta puramente terciaria.

Otro punto destacable es la concentración de equipamientos en el margen litoral, especialmente de equipamientos turísticos. La apertura de la estación de transatlánticos provocó la necesidad de espacio que acogiese las necesidades turísticas, y este fue establecido entre el frente marítimo y el ensanche al este.



Fig. 4.4.3.2. Superposición de mapa axial de integración global y espacio terciario. Colores rojo y naranja representan una integración alta, amarillos y verdes representan una integración media y azules representan integración baja.

Al igual que sucede con los equipamientos, el espacio terciario tiene poco impacto en el Casco Vello, el progresivo desarrollo urbano desde el siglo XIX hasta pasada la mitad del siglo XX había provocado un constante desplazamiento de las dinámicas urbanas hacia el ensanche y el frente marítimo, dejando el centro histórico en el olvido lo cual terminaría por traducirse en un proceso de degradación espacial.

Observando la figura 4.4.3.2 se puede intuir la relación existente entre la integración global y las vías con un mayor porcentaje de locales comerciales. Es posible afirmar que las vías con integración alta se corresponden a las vías de mayor porcentaje de establecimiento comercial, a excepción de la calle Teófilo Llorente que a pesar de mostrar una integración bastante baja mantiene un nivel alto de establecimiento terciario.

Este fenómeno se corresponde con la teoría defendida por Hanson y Hillier (1984) sobre la economía del movimiento, es decir la capacidad de la trama urbana de estructurar el comercio a través de su nivel de integración o elección de flujo.



Fig. 4.4.3.3. Superposición de mapa axial de integración global, viviendas incoherentes y zona de protección definida en las ordenanzas municipales de 1956. Colores rojo y naranja representan una integración alta, amarillos y verdes representan una integración media y azules representan integración baja.

En el caso de las viviendas incoherentes, construidas en el Casco Vello a raíz de las ordenanzas municipales de 1956, es posible observar cómo se establecen en su mayoría en las zonas menos integradas del Casco Vello. Este hecho puede ser asociado a que es en estas zonas donde existía una mayor facilidad para los especuladores de modificar las edificaciones existentes, ampliando alturas y modificando su morfología original con el objetivo de albergar mayores densidades y obtener así mayores beneficios de su renta o de su venta.

En la parte sur del Casco Vello, sobre todo en el las zonas perimetrales de la calle Elduayen, existe un elevado porcentaje de restauración de viviendas, siguiendo las mismas pautas que las nuevas construcciones o las renovaciones efectuadas en la parte norte. En este caso, sí se da una coincidencia entre la vía de mayor integración de la zona con las construcciones especulativas, sin embargo este fenómeno no se observa en la otra zona con alta integración situada en las zonas colindantes a las plazas de la Princesa y Constitución.

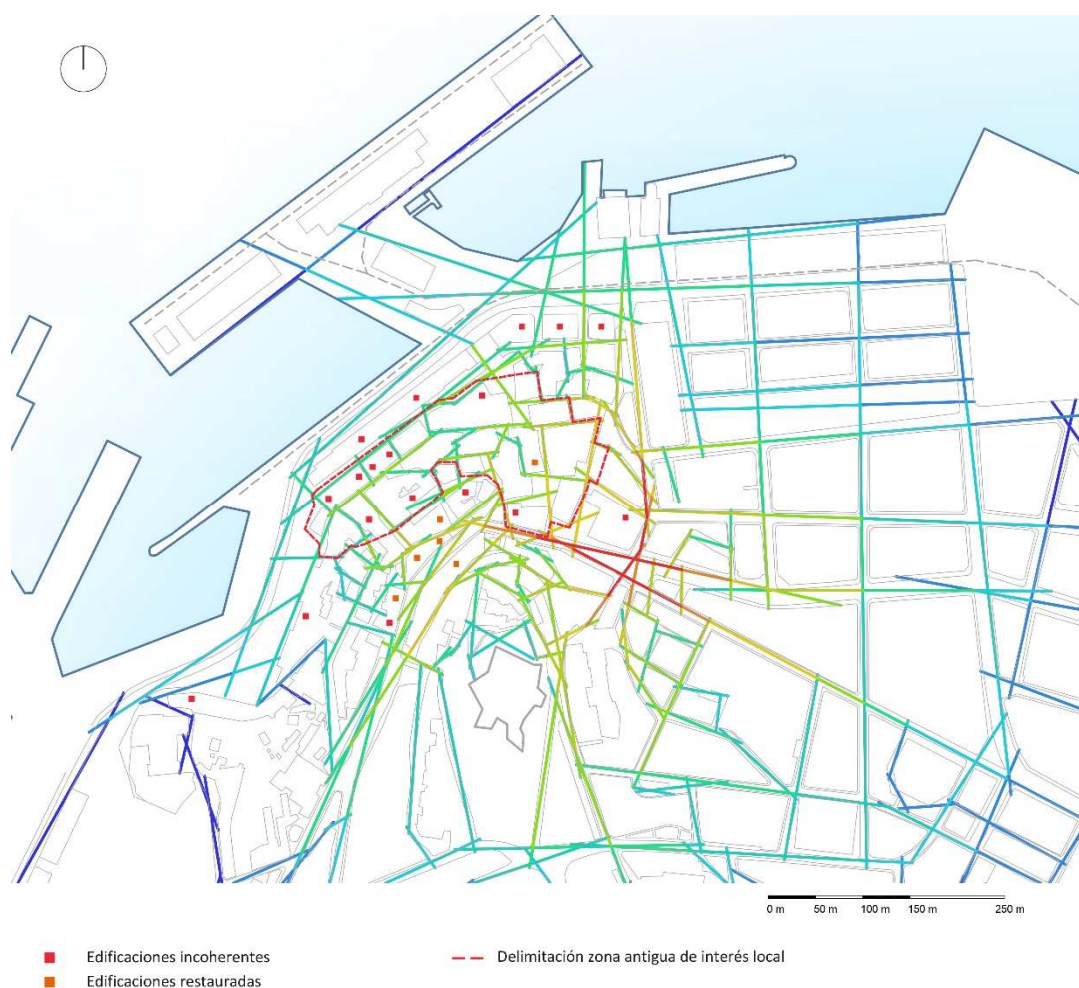


Fig. 4.4.3.4. Superposición de mapa de segmentos de integración local, viviendas incoherentes y zona de protección definida en las ordenanzas municipales de 1956. Colores rojo y naranja representan una integración alta, amarillos y verdes representan una integración media y azules representan integración baja.

Para profundizar en el análisis sobre las viviendas incoherentes construidas durante este período, se suma a esta sección una superposición entre las mismas y la variable integración local definida en el mapa de segmentos (Hillier & Iida, 2005).

En la figura 4.4.3.3, se puede observar como existe un mayor número de viviendas incoherentes asociadas al eje que sigue la calle Elduayen, lo cual indica que existe un mayor atractivo para los inversores en las líneas mejor integradas, teniendo en cuenta que Elduayen es una calle central, bien integrada desde el punto global y local.

También aparecen varios casos de aparición de este tipo de construcciones en las calles interiores del Casco Vello. Como se ha citado anteriormente, estas construcciones tienen un carácter especulativo y están destinadas en su mayoría a residencia, de ahí el énfasis en añadir alturas. Como se ha podido observar anteriormente y también en la figura 4.4.3.4, las calles interiores tienen una buena integración en su mayoría a nivel local, lo cual las convierte en espacios residenciales con un potencial positivo.

B. Superposición de elección de flujo y elementos urbanos.



Fig. 4.4.3.5. Superposición de mapa axial de elección de flujo y equipamientos. Colores rojos y naranjas indican una mayor probabilidad de elección, amarillos y verdes indican una probabilidad de elección media y azules representan probabilidad de elección baja.

Continuando con la superposición de los elementos socio-espaciales, en la figura 4.4.3.4 se puede observar la relación existente entre los equipamientos principales y las vías de elección de flujo principales.

La consolidación del eje Elduayen-Policarpo Sanz y Príncipe como vías de flujo principales tiene una estrecha relación con la localización de los equipamientos, especialmente aquellos con funcionalidad cultural o financiera. Destaca la acumulación de teatros, cines y sedes bancarias.

Respecto al Casco Vello, la baja operatividad de sus espacios como vías de elección de flujo, mantiene una estrecha relación con la progresiva desaparición sobre todo de los equipamientos primarios. Los equipamientos turísticos responden a una relación con la estación de transatlánticos más que a una relación directa con la elección de flujo.



Fig. 4.4.3.6. Superposición de mapa axial de elección de flujo y espacio terciario. Colores rojos y naranjas indican una mayor probabilidad de elección, amarillos y verdes indican una probabilidad de elección media y azules representan probabilidad de elección baja.

Al igual que sucede con la integración, las líneas en las que se obtiene un resultado de elección de flujo alto se corresponden de forma habitual con las vías de mayor porcentaje de establecimiento terciario, lo cual según Hanson y Hillier (1984) es un fenómeno asociado a la economía del movimiento.

La progresiva consolidación de las calles Elduayen, Policarpo Sanz y Príncipe como zonas comerciales y financieras, preconizadas en el plano de Manuel Comingues de 1944, se corresponde a la capacidad de estas mismas vías de atraer la capacidad de flujo y las dinámicas urbanas. Su influencia sobre la trama urbana es de tal modo elevado que las vías circundantes adquieren también elevados porcentajes de establecimiento terciario, absorbiendo las dinámicas que se daban en fases anteriores en espacios asociados al Casco Vello y contribuyendo a su segregación, en este caso funcional.

Es posible confirmar por lo tanto la existencia de segregación a nivel espacial y funcional en el Casco Vello durante esta fase, un hecho que puede explicar el motivo del posterior estado de degradación socio-espacial.



Fig. 4.4.3.7. Superposición de mapa axial de elección de flujo, viviendas incoherentes y zona de protección definida en las ordenanzas municipales de 1956. Colores rojos y naranjas indican una mayor probabilidad de elección, amarillos y verdes indican una probabilidad de elección media y azules representan probabilidad de elección baja.

La localización de las viviendas incoherentes edificadas entre las décadas de 1950 y 1960, responde a motivaciones relacionadas con las ordenanzas municipales más que a las características intrínsecas de la trama urbana.

Como se puede observar en la figura 4.4.3.6, las viviendas incoherentes aparecen de forma más numerosa en la zona perimetral del Casco Vello, debido a que existía en estos espacios una mayor flexibilidad legislativa para las nuevas construcciones y las restauraciones.

Destaca principalmente la asociación de un gran número de edificaciones incoherentes con las calles Elduayen y Montero Ríos, la flexibilidad legislativa y el valor potencial del suelo generaron la primera brecha potencial de renta (Smith, 2012) confirmada en esta zona. La pequeña zona de protección de la parte interior del núcleo histórico evito, aunque no en gran medida, la proliferación de este tipo de construcciones por toda el área del Casco Vello de Vigo.

C. Esquemas interpretativos.



Fig. 4.4.3.8. Esquema interpretativo de la relación existente entre la integración global, los equipamientos y el espacio terciario.

Realizando una lectura conjunta de las principales variables que se han analizado hasta el momento, desde el punto de vista de la integración espacial, destaca para esta fase una zona especialmente definida. Es posible asociar la consolidación de la zona comercial y financiera, en las vías colindantes a los ejes Elduayen-Policarpo Sanz y Elduayen-Príncipe, con la orientación urbanística que en aquel momento imperaba en la ciudad. Según Choay (1992) algunas de las características principales del urbanismo progresista, especialmente el de influencia moderna, son la zonificación, el saneamiento y la renovación urbana de espacios centrales, es posible observar algunas de estas características representadas en la figura 4.4.3.7, por ejemplo la zonificación del ensanche de inicios de siglo como zona comercial, asociada a un mayor porcentaje de equipamientos. Otro dato importante es la emergencia de la industria turística en todo el país, para el caso de Vigo se puede verificar su localización en la zona litoral, asociada también al aumento en el número de equipamientos.

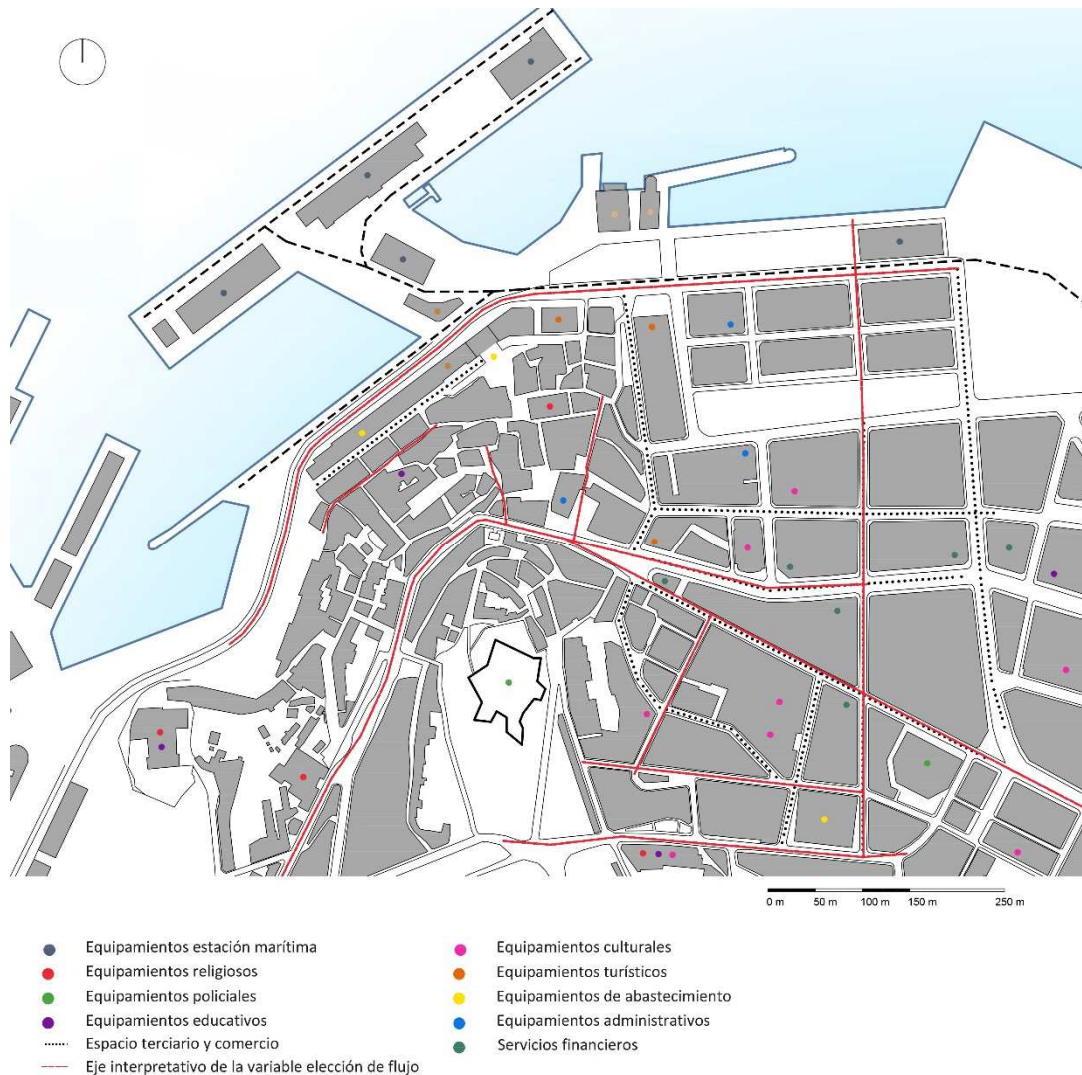


Fig. 4.4.3.9. Esquema interpretativo de la relación existente entre las principales líneas de elección de flujo, equipamientos y espacio terciario.

Las vías de circulación que tendría una mayor probabilidad de ser escogidas como recorrido para llegar a un destino determinado, han sido representadas en la figura 4.4.3.7 a través de la interpretación de los mapas de elección de flujo.

Se puede verificar una vez más, la estrecha relación entre la acumulación de equipamientos y espacio terciario en las calles Príncipe y Policarpo Sanz, con el alto valor tanto de integración como de elección de flujo que presentan. Son las vías principales del sistema y su consolidación ha provocado diversos procesos de segregación en el Casco Vello, que además no fueron considerados por el planeamiento municipal precipitando así su deterioro socio-espacial.

La zona litoral adquiere también una gran importancia en esta fase gracias al desarrollo portuario, a pesar de las barreras físicas, continua siendo un espacio con buena capacidad para atraer y gestionar la dinámica urbana.

En último lugar, antes de concluir esta tercera fase de análisis y dar comienzo a la siguiente y definitiva, se realizara una interpretación crítica de la totalidad de datos y conceptos trabajados definidos en la fase de análisis actual y también en las anteriores, interconectándolos entre sí.

Serán empleadas la perspectiva global y la perspectiva local para definir las principales atribuciones espaciales que han sido determinadas a través del análisis.

Para resumir las implicaciones de la perspectiva global, es posible afirmar que existe un mayor establecimiento de dinámicas de uso temporal en las zonas mejor integradas en el sistema a nivel general. Es decir, la concepción unitaria del espacio urbano, provoca que las estrategias de actuación urbanística perciban el espacio desde un punto de vista global, privilegiando de este modo los espacios que muestran una mejor integración. Este fenómeno se traduce en desplazamiento de equipamientos y servicios hacia las zonas de ensanche, el aumento de equipamientos en las mismas ante el descenso en el Casco Vello y también la zonificación privilegiando el uso comercial, lo cual implica que se dota a este espacio de una funcionalidad mucho más concreta asociada a períodos de estancia limitados en los cuales se realiza por parte de la población, consumo turístico, cultural o comercial, privilegiando este aspecto sobre el residencial.

En cuanto a la perspectiva local, es empleada para analizar el funcionamiento del Casco Vello de forma independiente al resto del sistema. Como se cita en fases anteriores, existe una clara separación espacial en el interior del Casco Vello entre este y oeste, a pesar de compartir la tipología en cuanto a la morfología de la trama urbana con diferencias que resultan, como se ha podido verificar, fundamentales. Las actuaciones sobre el espacio urbano realizadas en el Casco Vello se corresponden a una apropiación del espacio de carácter prolongado, o lo que es lo mismo una función residencial, la cual está asociada en este caso a las clases populares y obreras según Souto (1990). Este tipo de apropiación espacial se da por las buenas características del entorno como espacio residencial, lo cual se puede asociar directamente a la forma urbana como se indica en la variable integración local. Este potencial para acoger dinámicas socio-espaciales de forma aislada al resto de la trama urbana, fue aprovechada por los propietarios e inversores privados, que proceden a readaptar las edificaciones para obtener de ellas una mayor rentabilidad, en muchos casos renovándolas por completo. Se puede realizar en este punto cierto paralelismo con la ciudad de los promotores que cita Peter Hall (1996) en cuanto a que el desarrollo urbano para esta etapa en el Casco Vello de Vigo, fue dirigido por los promotores inmobiliarios en pequeñas actuaciones independientes que no siguieron ningún tipo de estrategia más que la de obtener la mayor rentabilidad posible, en lo que puede ser también asociado a un fenómeno de gentrificación clásica desde el punto de vista de la producción y de nueva construcción, animado por la aparición de nuevos equipamientos turísticos y edificios de oficinas los cuales tuvieron perspectivas de dinamizar la zona y aumentar la demanda de vivienda asociándola a un aumento en el número de puestos de trabajo creados en el entorno inmediato, especialmente en el frente marítimo para el cual se ha verificado con anterioridad la existencia de gentrificación de nueva construcción asociada a la perspectiva en este caso

global, lo cual significa que implica una apropiación del espacio por parte de sus usuarios de carácter más temporal.

Para concluir esta fase de análisis con una reflexión general, es posible afirmar que se ha podido verificar una estrecha relación entre la forma del espacio y las dinámicas socio-espaciales que en él se dan, a la cual hay que sumarle también la visión estratégica desde la que se han planteado las actuaciones urbanas, obteniendo así dos realidades divergentes, una de ellas es la que se acerca a la visión real del espacio de un modo cuantitativo y que ha sido desarrollada en este análisis, la otra es la visión teórica y dogmática que fue empleada para gestionar el desarrollo urbano de la ciudad por parte de los responsables, la cual se ha demostrado errónea en sus diagnósticos sobre la capacidad real del Casco Vello. Del mismo modo, es posible identificar de qué modo la forma de la trama urbana ha influido durante este período en la función que le ha sido atribuida, al igual que los fenómenos de apropiación del espacio, los cuales mantienen una estrecha relación con variables como la integración espacial y la perspectiva a la que se corresponda, de forma coherente, su funcionamiento, es decir, se puede observar de qué modo los agentes económicos, concretamente el turismo y el comercio orientado especialmente también al turismo, han sido introducidos en los espacios del Casco Vello en los cuales se desarrolla de forma histórica la mayor parte de las actividades cotidianas de los habitantes del barrio, asociadas especialmente al comercio informal e incluso al contrabando tras la desaparición de la venta de alimentos en las plazas. Finalmente, es necesario indicar que las nuevas dinámicas introducidas si tuvieron un impacto, pero se limitaron a convivir con otras realidades consideradas molestas en el período posmoderno analizado en la próxima fase, por ejemplo el mercado de A Pedra en el cual se daba lugar a un alto porcentaje de comercio procedente del contrabando, y que terminó por ser incluso un punto de interés turístico pero al servicio de los residentes originales y dando continuidad a sus dinámicas económicas tradicionales.

A continuación se dará inicio a la siguiente fase de análisis con la cual se concluye este estudio de caso, el período que abarca es el comprendido entre 1960 y 2015, llegando por lo tanto hasta la etapa contemporánea en la cual se han dado la mayoría de los procesos de urbanismo de rehabilitación pos-moderno, requiriendo por lo tanto, una mayor profundidad en el análisis si se pretende establecer de qué modo actúan sobre el espacio, y si se ha producido algún tipo de fenómeno asociado a la gentrificación, observable desde el punto de vista socio-espacial en el cual se centra este estudio de caso.

4.5. ANÁLISIS 2015.

4.5.1. CARÁCTERÍSTICAS GENERALES DEL ÁREA DE ESTUDIO

Durante la anterior fase de análisis, se ha podido observar de qué modo a partir de la década de 1960 comienzan a darse situaciones de especulación urbanística en el Casco Vello de Vigo, amparadas en la legislación vigente. La fase de análisis que será abordada a continuación abarca el período entre la década de 1960 y el año 2015, al igual que en la fase anterior, es necesario dividir el período según sus características a nivel urbano, para lo cual se establecen en este caso dos grandes momentos.

En primer lugar, la primera etapa diferenciada en esta fase se corresponde con la continuidad del urbanismo de rehabilitación moderno (Martínez, 2001) y a un período de total abandono que se da de forma posterior. Las estrategias de rehabilitación modernas continúan desde la fase anterior hasta aproximadamente la década de 1990, momento en que se aprueba el PERI de 1991 y por lo tanto se consolida la protección del espacio urbano asociado al Casco Vello. Esta etapa destaca por dar continuidad a la aparición de viviendas incoherentes en sustitución de viviendas tradicionales, o las obras de reforma en viviendas originales del Casco Vello, para ampliar así su capacidad y obtener una renta mayor. Este fenómeno no se limita al Casco Vello, si no que termina por afectar a toda la ciudad central provocando situaciones lamentables en la actualidad.

El contexto social en el cual sucede lo citado anteriormente, se corresponde con una etapa de fin de la dictadura militar, transición hacia la democracia y primeros años de democracia. Con el fin de la dictadura y el paso a la democracia, continua presente durante los primeros años la influencia del pensamiento desarrollista, lo cual termina por seguir provocando a nivel urbanístico una continuidad con el período de dictadura, en lo que se refiere a la permisividad para derribar edificaciones en sustitución de otras de mayores dimensiones en los centros urbanos e históricos. Este fenómeno no se comienza a regular de forma efectiva hasta la década de 1990 para el caso del Casco Vello, por lo tanto, la modificación de las edificaciones respecto a su aspecto original ha afectado en gran medida a la mayor parte de las calles interiores del Casco Vello y también a sus edificios, a excepción de los monumentales y en pequeña medida algún edificio residencial.

El período que abarca los años situados entre 1960 y 1990, ampliándose incluso hasta el año 2007, tiene otra característica fundamental en lo referido al Casco Vello, ya que se produce durante este período un fuerte proceso de abandono y degradación tanto a nivel demográfico como espacial, hecho que potencia la probabilidad de aparición de lo que Smith (2012) denomina como diferencia potencial de renta o rent-gap en etapas posteriores.

El urbanismo de las primeras décadas de la transición, el cual mostró su continuidad hasta aproximadamente la crisis económica de 2007, reúne todos sus esfuerzos en la expansión urbana y la construcción de zonas urbanas no consolidadas, desplazando así las inversiones de capital a la periferia. En el caso del Casco Vello, el abandono por parte de la administración y la desindustrialización del sector naval, provocaron un fuerte



Fig. 4.5.1.1. Trama urbana. 2015.

deterioro socio-espacial durante los años setenta y ochenta, lo cual se traduce en la salida de muchas familias hacia otras zonas de la ciudad, y la apropiación del espacio que se queda vacante por parte de colectivos en situación de exclusión social como por ejemplo personas con problemas de toxicomanía, prostitución, inmigrantes con pocos recursos, familias de etnia gitana, etc. los cuales se mezclan con los colectivos que no han llegado a abandonar el barrio y que se corresponden en altos porcentajes a personas de la tercera edad que viven en régimen de renta antigua (Martínez, 2001).

En segundo lugar, a partir del inicio del programa Abrir Vigo al Mar de la década de 1990, se puede identificar el comienzo de la segunda etapa, la cual se corresponde con una visión posmoderna del espacio urbano, lo cual Martínez (2001) define como urbanismo de rehabilitación posmoderno. Esta etapa se caracteriza en Vigo por el cambio de visión respecto al centro histórico, dando lugar a planes de conservación del entorno socio-espacial y a intervenciones urbanísticas destinadas a la revitalización del mismo, asociadas a las características definidas por Foster (1985) sobre la relación entre posmodernismo y tendencias de consumo y mercado.

La segunda etapa conformará la parte fundamental de este estudio de caso, debido a que es aquí cuando se actúa sobre el rent-gap anteriormente citado, haciendo emerger la posibilidad de aparición de fenómenos asociados a la gentrificación.



Fig. 4.5.1.2. Infraestructuras viarias. 2015.

El primer punto a desarrollar respecto a las características generales será como en fases anteriores el aspecto viario. La principal diferencia entre esta etapa y la anterior, es la reducción del tráfico rodado en el centro urbano y especialmente en el Casco Vello.

Las vías de circulación principales se corresponden en esta etapa al eje Orillamar-Montero Ríos y Elduayen- Policarpo Sanz, las cuales interrelacionan entre sí a través de otras calles como Carral o Arenal, las cuales han pasado a ser de un solo sentido. Se puede observar en la figura 4.5.1.2 la existencia de una mayor naturalidad para los desplazamientos de este a oeste que de norte a sur.

Es posible observar también, como las vías principales existentes ya en la segunda fase de análisis, continúan ejerciendo un importante papel en la trama urbana, mostrándose algunas de ellas como ya se ha dicho, ejes principales de circulación. Es posible afirmar, que la estructura urbana del centro urbano en Vigo se ha mantenido en el tiempo, incluyendo la dicotomía entre trama urbana y trama racional existente entre el Casco Vello y las vías de los ensanches de finales de siglo XIX y principios de siglo XX.



Fig. 4.5.1.3. Vías principales. 2015.

A partir de la década de 1990, comienza a existir una preocupación por la relación entre el centro histórico y la circulación de automóviles, esta inquietud se consolida en 2006 con la aprobación del PEPRI el cual establece la predominancia del desplazamiento peatonal para el Casco Vello y advierte de la necesidad de reducir al máximo el tráfico rodado en el interior de la trama medieval.

Además del Casco Vello, el paseo marítimo y la calle Príncipe también se vuelven peatonales, con el objetivo de generar un espacio apto para el consumo y la apropiación temporal del espacio por parte de los usuarios. La calle Príncipe termina así su definitiva consolidación como principal calle comercial de la ciudad, mientras el paseo marítimo emerge en este tipo de funcionalidad, debido a las intervenciones preconizadas en el programa Abrir Vigo al Mar.

Por lo tanto, la peatonalización se puede diferenciar en un principio entre calles comerciales y Casco Vello, aunque como se analizará de forma posterior, la peatonalización del último ha sido un factor importante para su progresiva tercerización y su ampliación en la oferta de servicios culturales y turísticos, a pesar de no haber sido impuesta por estos motivos, si no por motivos morfológicos.

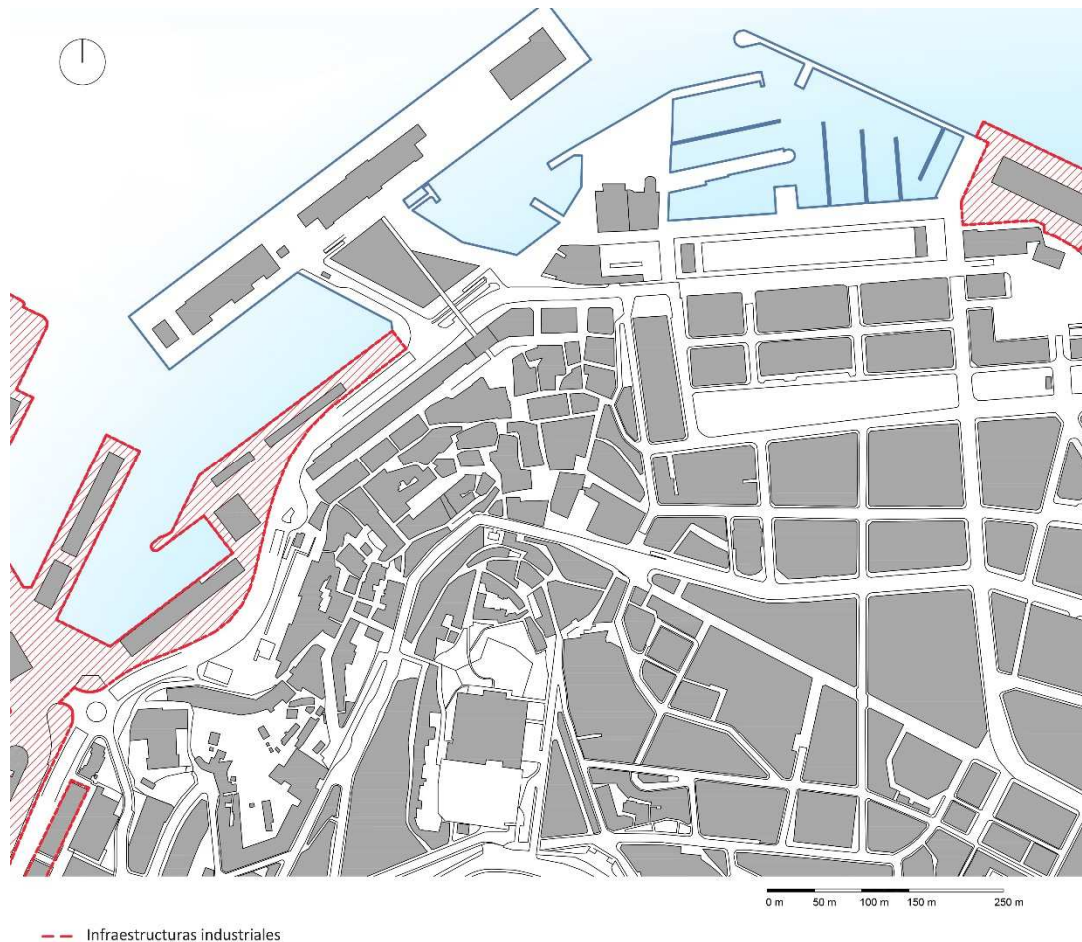


Fig. 4.5.1.4. Localización de las infraestructuras industriales. 2015.

En cuanto al espacio destinado a uso industrial, se puede observar en la figura 4.5.1.4, como se amplía la zona destinada a la estación de transatlánticos además de la eliminación del tráfico de ferrocarril en la zona. Esto se debe a la intervención del programa Abrir Vigo al Mar, que será analizada con mayor profundidad más adelante.

La mayor facilidad desarrollada en el paseo marítimo y en la estación de transatlánticos para mantener una relación directa con el mar, sigue contrastando con las zonas asociadas a los muelles pesqueros y comerciales situados al este y al oeste de los anteriores.

Tiene especial importancia para este estudio, la barrera física que continua provocando el muelle pesquero al oeste, aislando la ribera del Berbés de su contacto directo con el mar, lo cual históricamente ha sido principal característica de este espacio, una pérdida difícilmente recuperable.

A nivel general por lo tanto, se observa para este período un descenso del espacio industrial a favor del espacio de consumo, hecho que encaja en el marco de la desindustrialización y la tercerización de la economía española a partir de aproximadamente la década de 1990, y afecta directamente al Casco Vello.

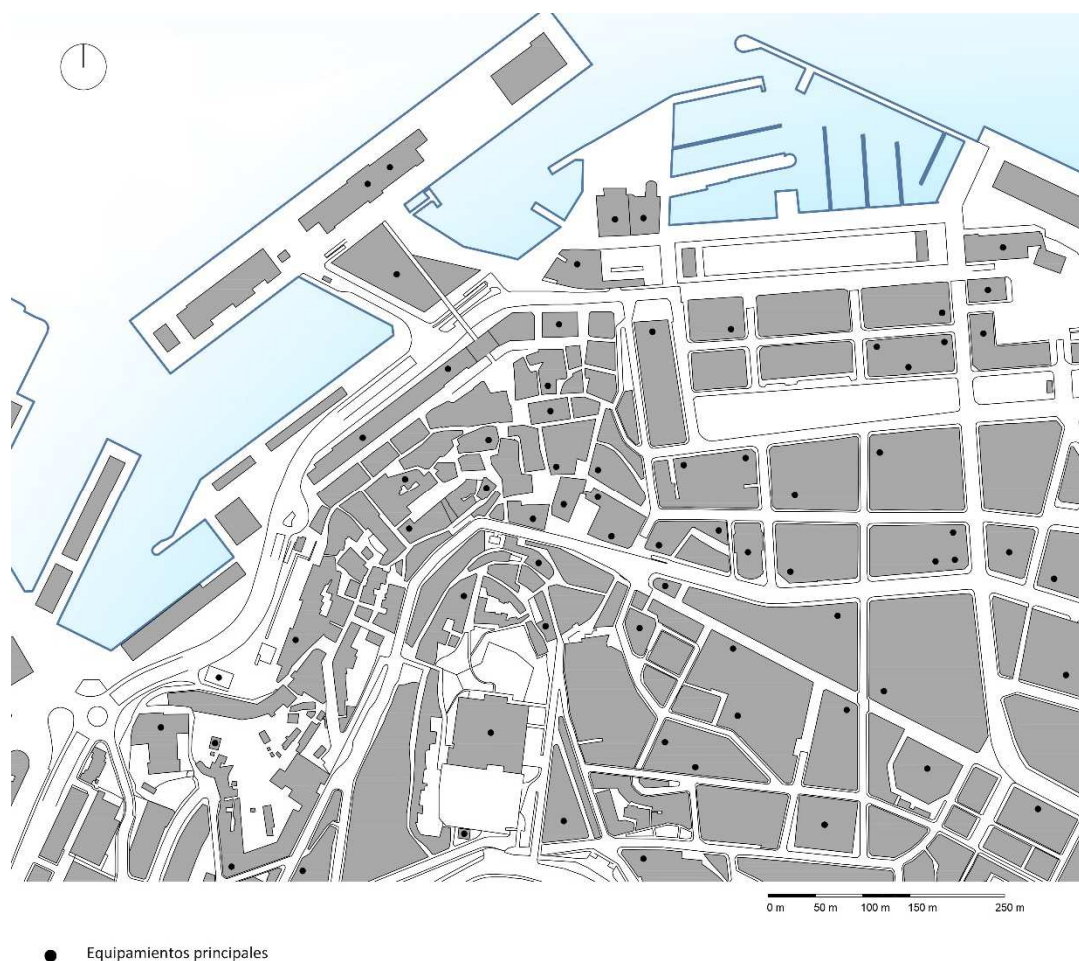


Fig. 4.5.1.5. Localización equipamientos principales. 2015.

Una primera visión general de la distribución de equipamientos en la etapa contemporánea, es sin duda reveladora cuando se compara con las fases anteriores, especialmente en lo relativo al Casco Vello.

La aparición repentina de equipamientos en el interior de la trama orgánica medieval es un fenómeno que se observa por primera vez en esta fase de análisis, y es al mismo tiempo un claro indicador del cambio de tendencia económica para esta zona de la ciudad, la cual abarca un ámbito incluso mayor.

Este fenómeno está asociado, como ya se ha citado, con la desindustrialización y la tercerización de la economía española, especialmente el desarrollo de la industria turística. Este fenómeno debe ser complementado con un cambio de visión del espacio urbano por parte de la sociedad, relacionado con el pos-modernismo, en el cual según Harvey (1998) se abandona el concepto de continuidad histórica y se produce un aumento en la percepción positiva de espacios marginados por las corrientes racionalistas, por ejemplo los centros históricos de carácter medieval. Este cambio de percepción puede ser asociado también con el new urbanism, el cual según Hall (1996) se define como manipulación de la historia a favor del mercado.

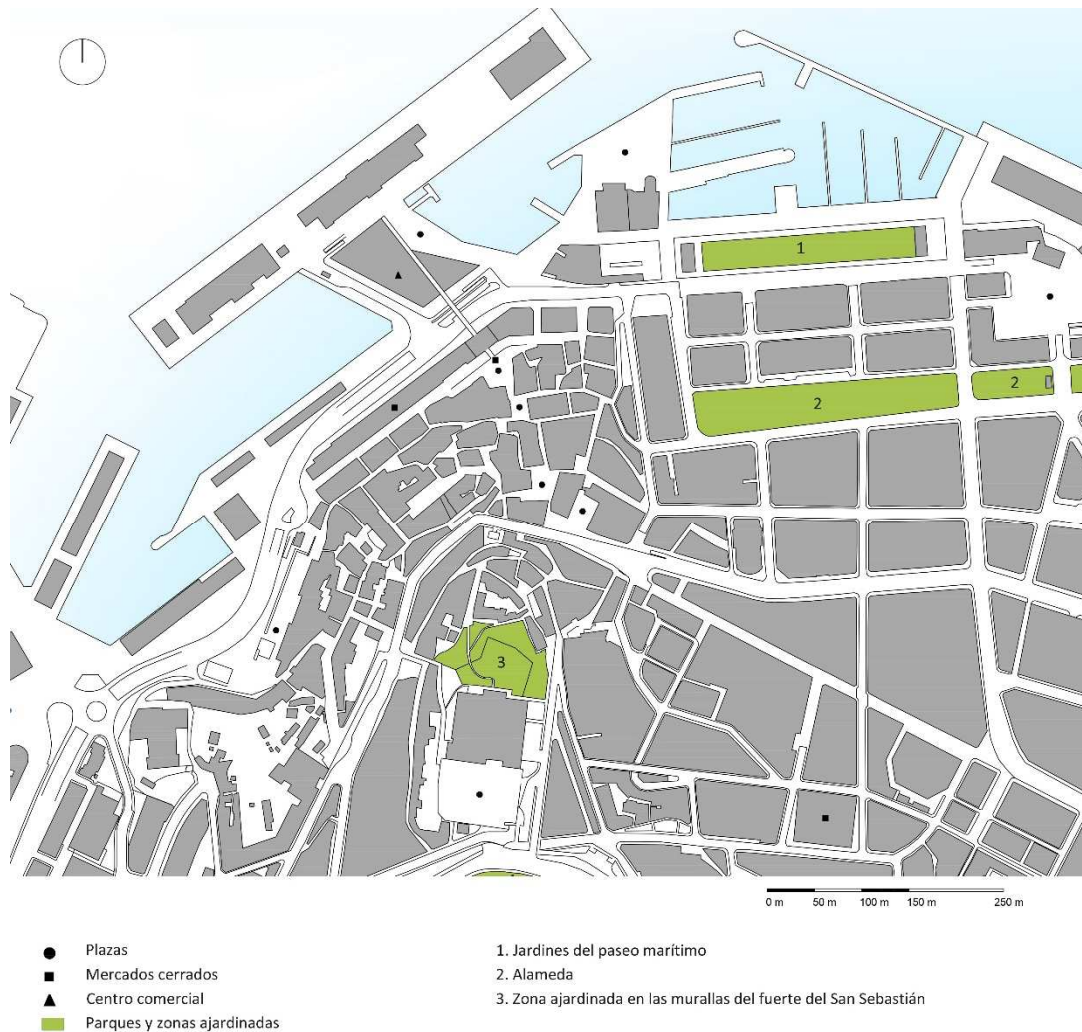


Fig. 4.5.1.6. Localización de plazas, parques y zonas ajardinadas. 2015.

Respecto al espacio público, es posible observar en la figura 4.5.1.6 un marcado aumento del número de plazas, las cuales a su vez se asocian con espacio peatonal destinado al ocio y al esparcimiento en su totalidad.

Respecto a los mercados, los cuales fueron fundamentales en fases anteriores, se observa una continuidad respecto a la fase anterior, conservándose apenas el mercado del Progreso y el mercado del Berbés, además del mercado informal asociado a las calles circundantes de A Pedra. Este dato es indicativo de la existencia de más equipamientos destinados a la apropiación temporal del espacio sobre la apropiación continua del espacio, es decir, se privilegian las dinámicas de consumo con duración determinada frente a las dinámicas cotidianas que sostienen las necesidades de la población residente. Este hecho se puede verificar cuando se observa la localización del nuevo centro comercial A Laxe, un edificio de grandes dimensiones situado en el frente marítimo por el programa Abrir Vigo al Mar, en prevalencia a otros equipamientos de consumo primario y necesarios para abastecer las necesidades de un barrio residencial.

Como se ha podido observar, la lectura de la figura 4.5.1.6 es complementaria a la 4.5.1.5, y determina como el espacio central de Vigo y especialmente el Casco Vello, han progresivamente caminado hacia la tercerización del espacio, excluyendo en mayor o menor medida el aspecto residencial.

Antes de comenzar con la siguiente sección de esta fase de análisis, se realizará una síntesis explicativa de lo analizado hasta el momento y una introducción a la siguiente sección de la fase de análisis, con el objetivo de ofrecer una lectura unitaria y complementaria de las mismas.

A través de la observación de los documentos gráficos producidos para esta primera sección de la fase de análisis actual, es posible verificar la diferenciación de la fase en dos etapas diferenciadas. En primer lugar un período que abarca desde la década de 1960 hasta la década de 1990, en la cual existe una continuación con la escasez de intervenciones urbanísticas y la elevada especulación constructiva en el sector privado. En segundo lugar, un período que abarca desde la década de 1990 hasta la etapa contemporánea, asociada a la aparición de estrategias de rehabilitación posmodernas sobre el espacio asociado al centro histórico y el paseo marítimo, orientadas a despertar el deseo y la necesidad de consumo del espacio central a través de la estética y las tendencias de consumo y mercado.

Las implicaciones a nivel espacial de ambas etapas, son verificables a través del análisis espacial, especialmente la segunda con un progresivo aumento de los equipamientos y una transformación en la forma de apropiación temporal del espacio. Estos factores serán analizados con detenimiento en la próxima sección, a través de la observación de las diferentes estrategias urbanísticas llevadas a cabo durante este período.

A continuación, serán expuestas una serie de imágenes en las cuales se pueden apreciar gran cantidad de los fenómenos que han sido descritos en esta sección, y también otros que serán abordados a continuación. La visualización de estas imágenes se muestra de gran utilidad cuando es complementada con los datos expuestos en la siguiente sección, asociados al space syntax, ya que se percibe el desigual desarrollo producido entre la zona este y la zona oeste del Casco Vello, el cual se ha citado ya desde la primera fase de análisis, y que también ha tenido implicaciones en la primera etapa de la actual fase de análisis, como la mayor acumulación de edificaciones incoherentes en la zona oeste, debido a que en ella se da una nula acumulación de edificaciones monumentales.

Posteriormente se dará inicio a la segunda sección de esta fase de análisis, en la cual serán analizados los procesos urbanísticos asociados a este período y se realizará un análisis del espacio urbano a través de la aplicación del space syntax (Hanson & Hillier, 1984). , con el objetivo de obtener información cuantitativa sobre el espacio urbano para complementar la información cualitativa que haya sido expuesta y analizada, llegando así a la posibilidad de asociar la forma espacial con los fenómenos socio-económicos y las estrategias urbanísticas que en ella se desarrollan, y realizar de forma visual, una lectura interpretativa del espacio y de las estrategias llevadas a cabo, prestando especial atención en las estrategias de rehabilitación.

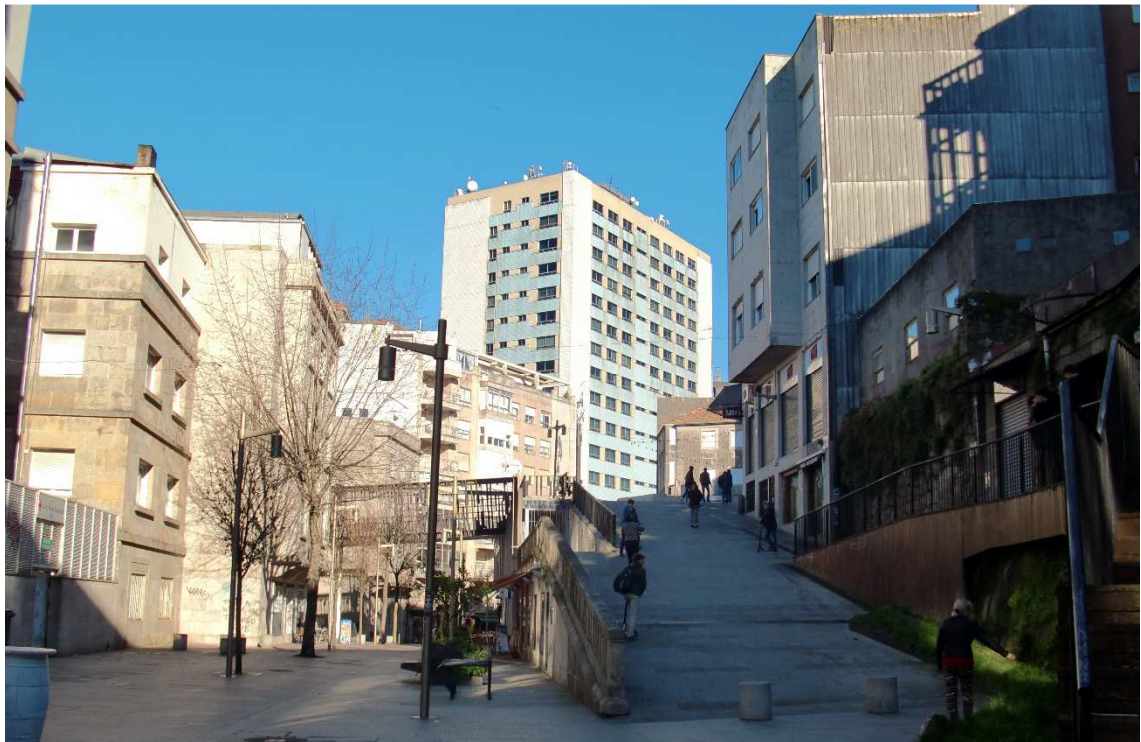


Fig. 4.5.1.7. Barrera física producida en el frente marítimo del Casco Vello por las edificaciones incoherentes construidas entre 1960 y 1990.



Fig. 4.5.1.8. Barrera física producida en el frente marítimo del Casco Vello por las edificaciones incoherentes construidas entre 1960 y 1990 vistas desde la unión entre la calle Montero Ríos y la avenida Beiramar.



Fig. 4.5.1.9. Edificaciones incoherentes construidas en la zona interior oeste del Casco Vello entre 1960 y 1990.



Fig. 4.5.1.10. Zona oeste del interior del Casco Vello. Se observa un edificio en elevado estado de degradación y abandono (Rent-gap) junto a una edificación incoherente construida entre 1960 y 1990.



Fig. 4.5.1.11. Edificación incoherente en la ribera del Berbés, construida entre 1960 y 1990.



Fig. 4.5.1.12. Edificación incoherente en la calle Elduayen, construida entre 1960 y 1970.



Fig. 4.5.1.13. Edificación en avanzado estado de degradación y abandono en la calle Real.

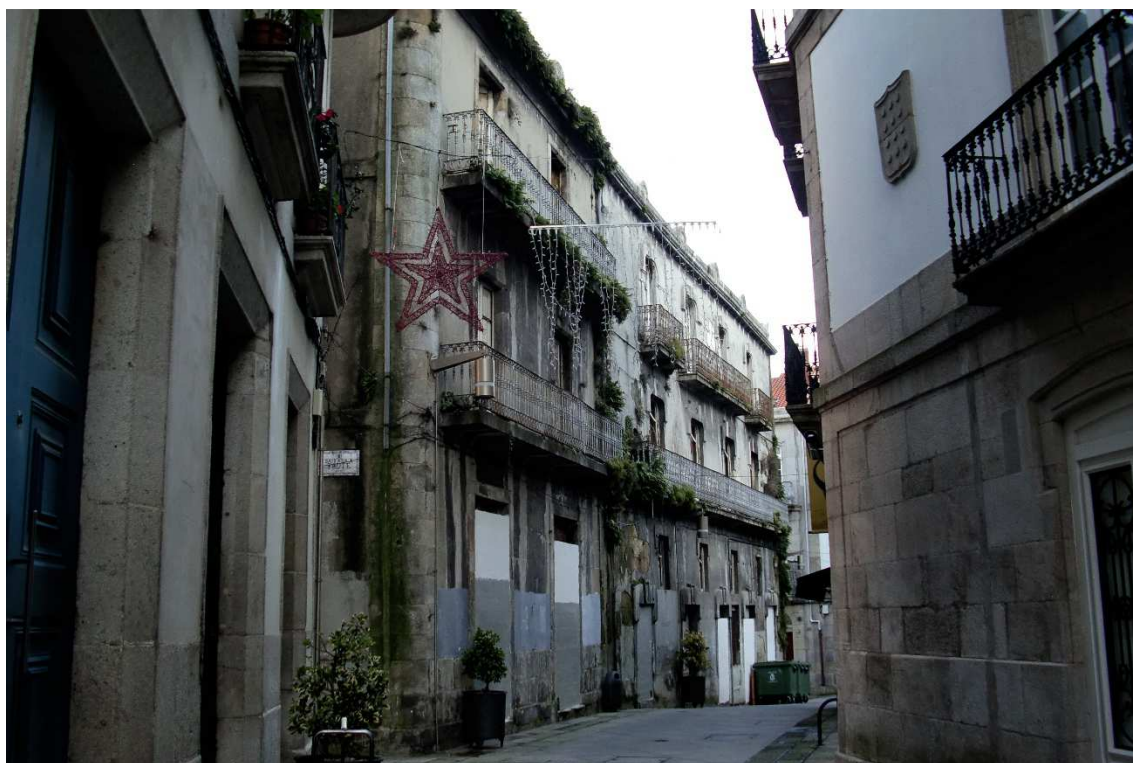


Fig. 4.5.1.14. Edificación en avanzado estado de degradación y abandono en las inmediaciones del hotel Bahía de Vigo, zona este del Casco Vello.



Fig. 4.5.1.15. Demolición del fuerte de San Sebastián en la década de 1970 para levantar el nuevo Ayuntamiento.



Fig. 4.5.1.16. Ayuntamiento de Vigo visto desde la plaza del Rey. Parte alta del Casco Vello. Construido en la década de 1970.



Fig. 4.5.1.17. Frente marítima en el antiguo emplazamiento del mercado de A Laxe.



Fig. 4.5.1.18. Vista aérea del frente marítimo, se observa la intervención realizada en el programa Abrir Vigo al Mar.



Fig. 4.5.1.19. Túnel subterráneo realizado por el programa Abrir Vigo al Mar. Se observa en la fotografía como las vías de circulación y las el puerto pesquero generan una barrera física que anula el contacto de la ribera del Berbés con el mar.



Fig. 4.5.1.20. Centro comercial A Laxe (visto desde la plaza de la Piedra) conectado por pasarela elevada con la plaza de la Piedra, generando barrera visual hacia el mar. Promovido por el programa Abrir Vigo al Mar.



Fig. 4.5.1.21. Paseo marítimo en jardines del Náutico. Promovido por el programa Abrir Vigo al Mar.



Fig. 4.5.1.22. Centro comercial A Laxe, promovido por el programa Abrir Vigo al Mar.

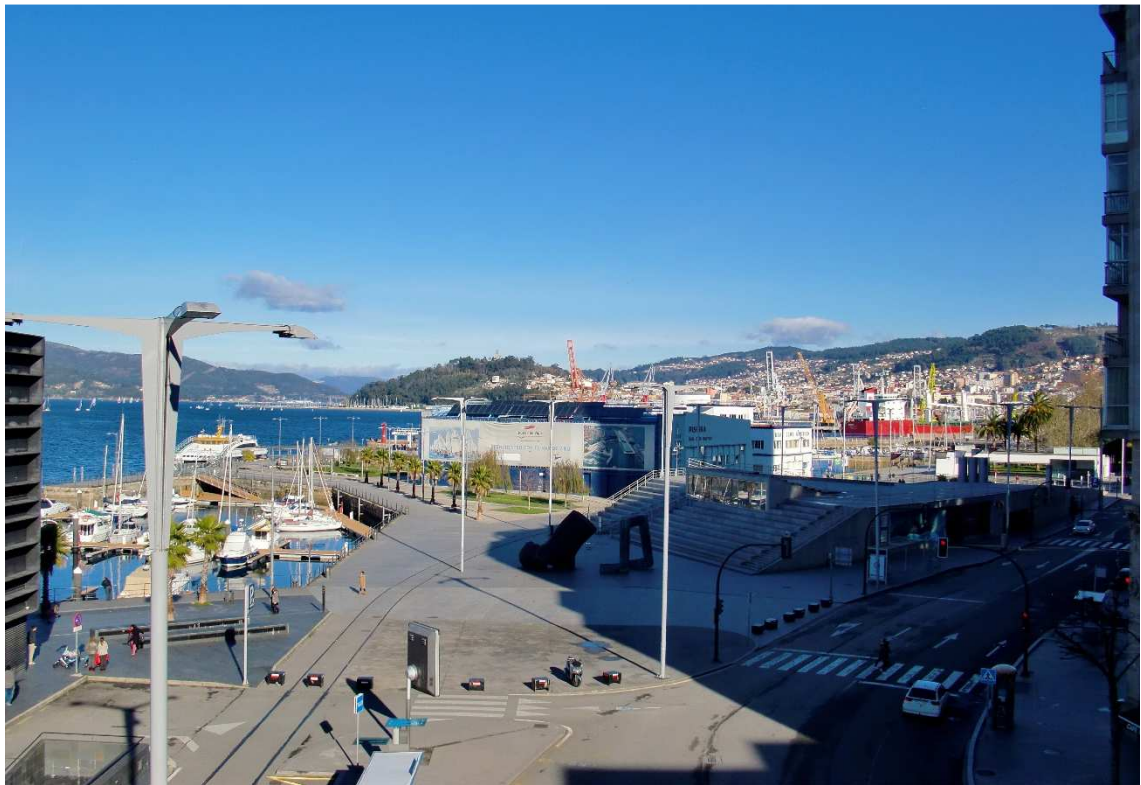


Fig. 4.5.1.23. Vista superior del paseo marítimo y la estación marítima. Actuación realizada durante el programa Abrir Vigo al Mar.

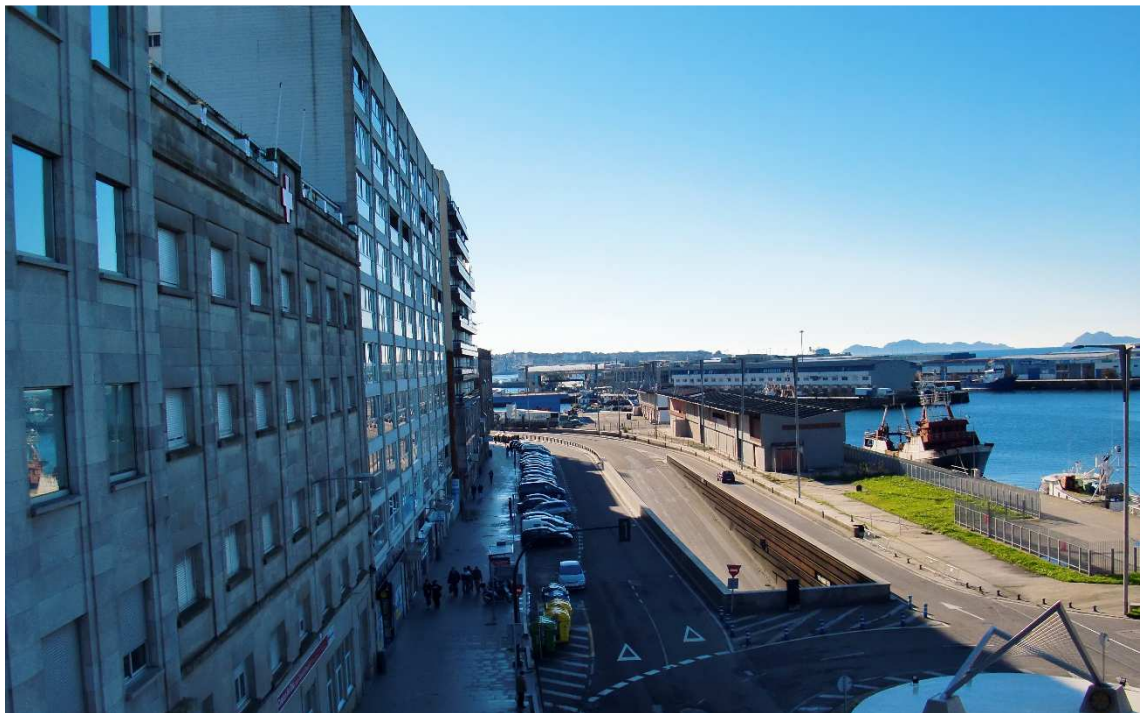


Fig. 4.5.1.24. Barrera física en el frente marítimo, producida por las actuaciones del programa Abrir Vigo al Mar, las edificaciones construidas en la década de 1960 y las infraestructuras portuarias.

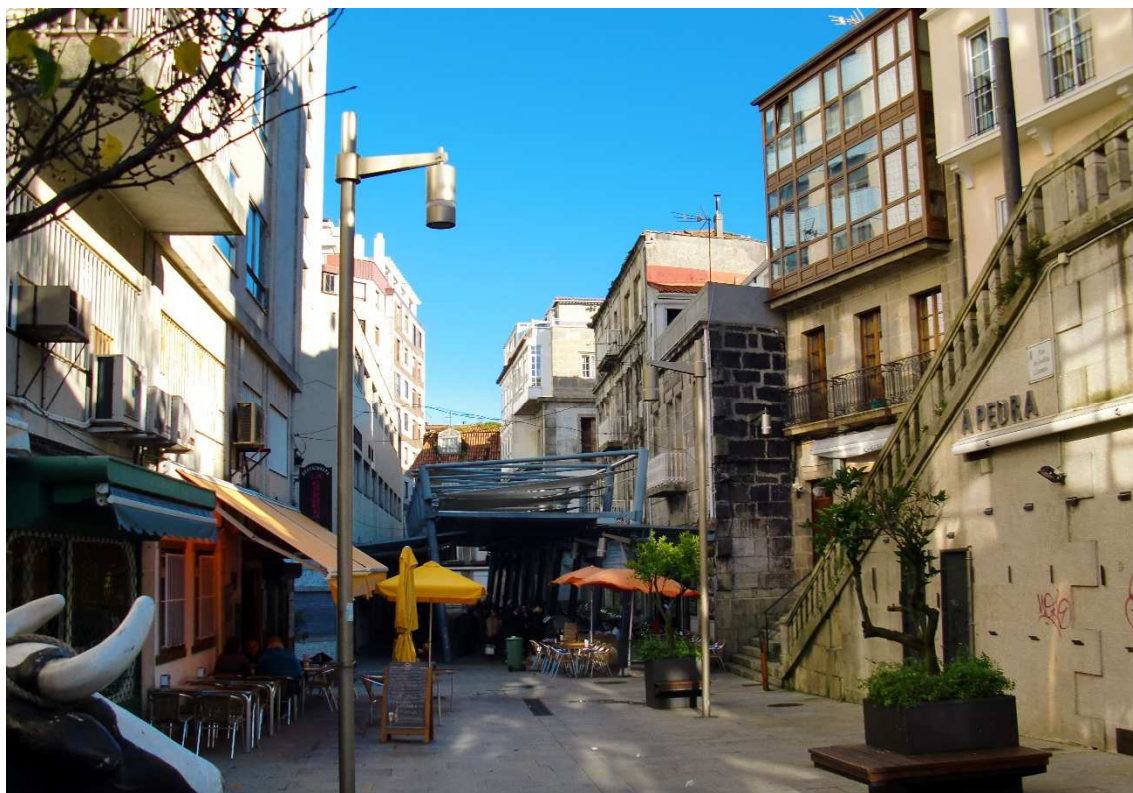


Fig. 4.5.1.25. Calle de las Ostras y mercado de A Pedra, incluidos en las rehabilitaciones realizadas por el programa URBAN.



Fig. 4.5.1.26. Mercado de A Pedra, espacio rehabilitado por el programa URBAN.



Fig. 4.5.1.27. Plaza de A Pedra, rehabilitada durante el programa URBAN.



Fig. 4.5.1.28. Calle Poboadores, zona oeste del Casco Vello. Rehabilitada durante las intervenciones del programa URBAN.



Fig. 4.5.1.29. Cruce entre las calles Poboadores, Anguía y Perigos, zona interior oeste del Casco Vello. Rehabilitación de pavimento y algunas fachadas durante el programa URBAN.

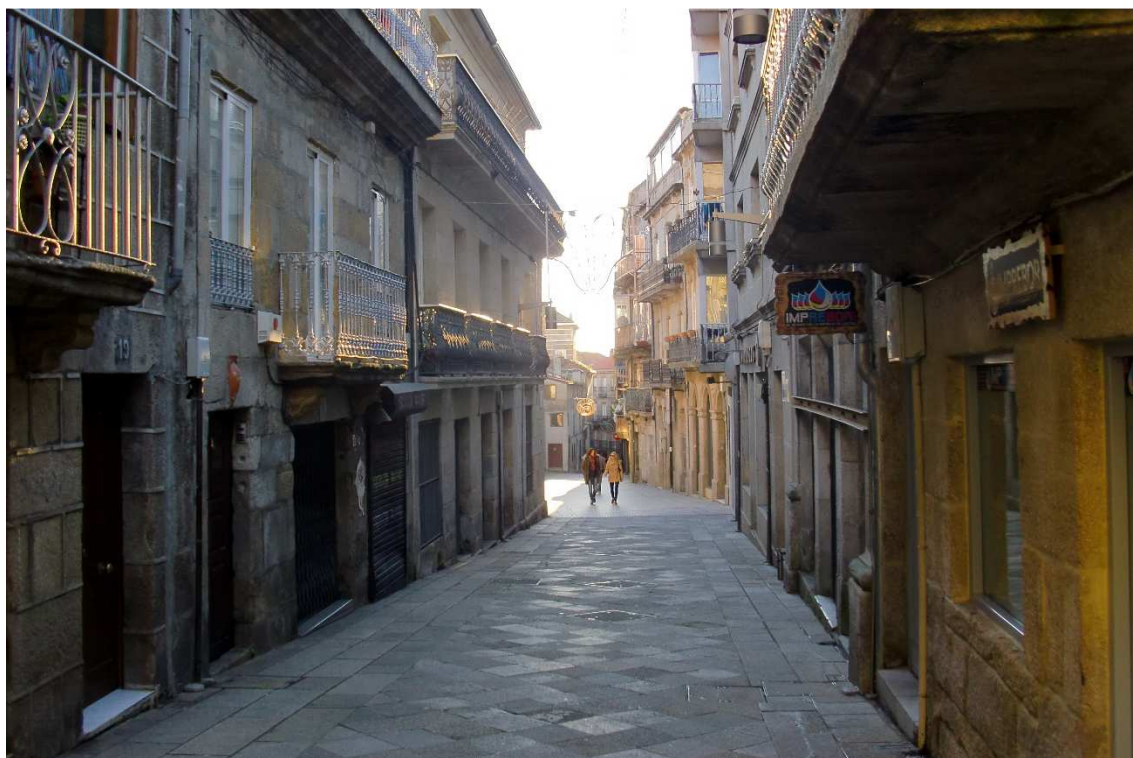


Fig. 4.5.1.30. Fachadas y pavimentos rehabilitados en la calle Real durante el plan URBAN.



Fig. 4.5.1.31. Calle Triunfo. A la izquierda se observa un ejemplo de rehabilitación de fachada realizado durante el programa URBAN.



Fig. 4.5.1.32. Calle Príncipe.



Fig. 4.5.1.33. Puerta del Sol.

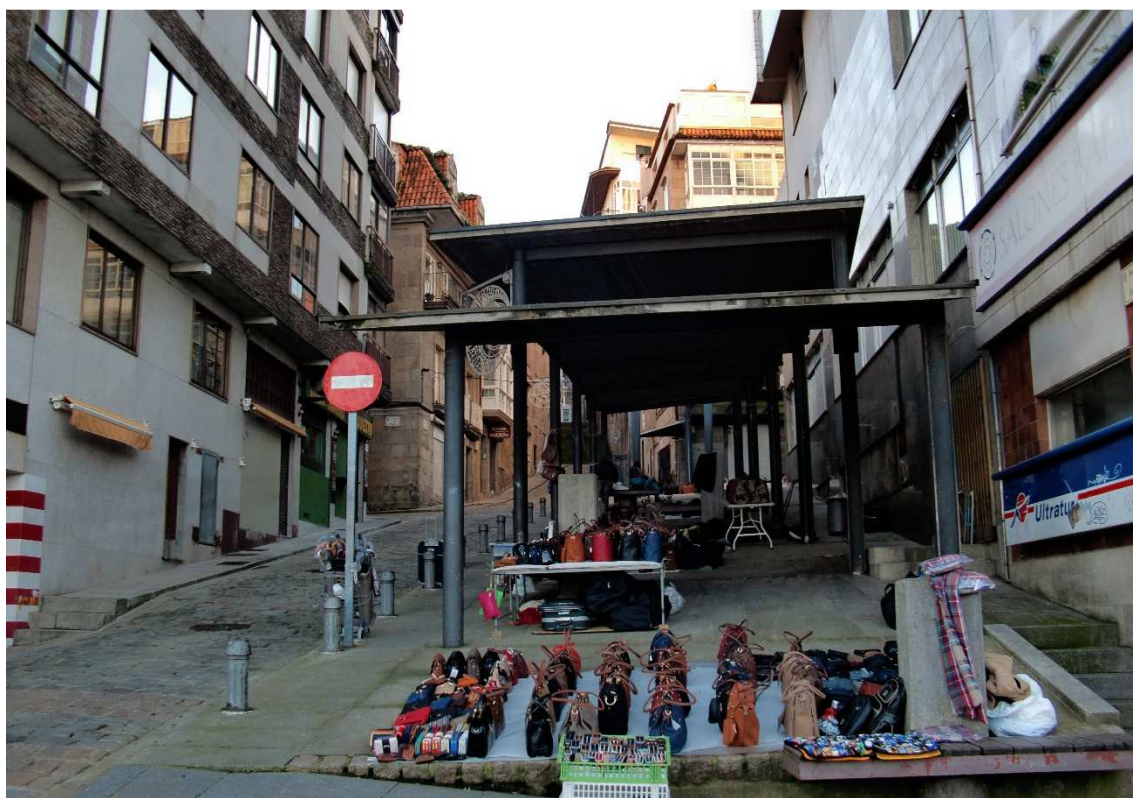


Fig. 4.5.1.34. Comercio informal localizado en las calles adyacentes al hotel Bahía y el mercado de A Pedra.



Fig. 4.5.1.35. Comienzo del proceso de rehabilitación en la fachada del Berbés por el Consorcio del Casco Vello.



Fig. 4.5.1.36. Equipamiento construido por el Consorcio del Casco Vello en la zona interior oeste del Casco Vello. Centro Gallego de Fotografía.



Fig. 4.5.1.37. Edificio residencial construido en la zona alta del Casco Vello por el Consorcio del Casco Vello.



Fig. 4.5.1.38. Proceso de rehabilitación y revitalización de la zona alta del Casco Vello. Consorcio del Casco Vello.



Fig. 4.5.1.39. Calle Abeleira Menéndez. En la parte izquierda, primer plano se corresponde a edificaciones rehabilitadas por el Consorcio del Casco Vello para uso comercial y residencial, en segundo plano edificaciones sin rehabilitar ocupadas por locales dedicados a la prostitución.



Fig. 4.5.1.40. Edificación rehabilitada por el Consorcio del Casco Vello como equipamiento cultural en la parte alta del Casco Vello.

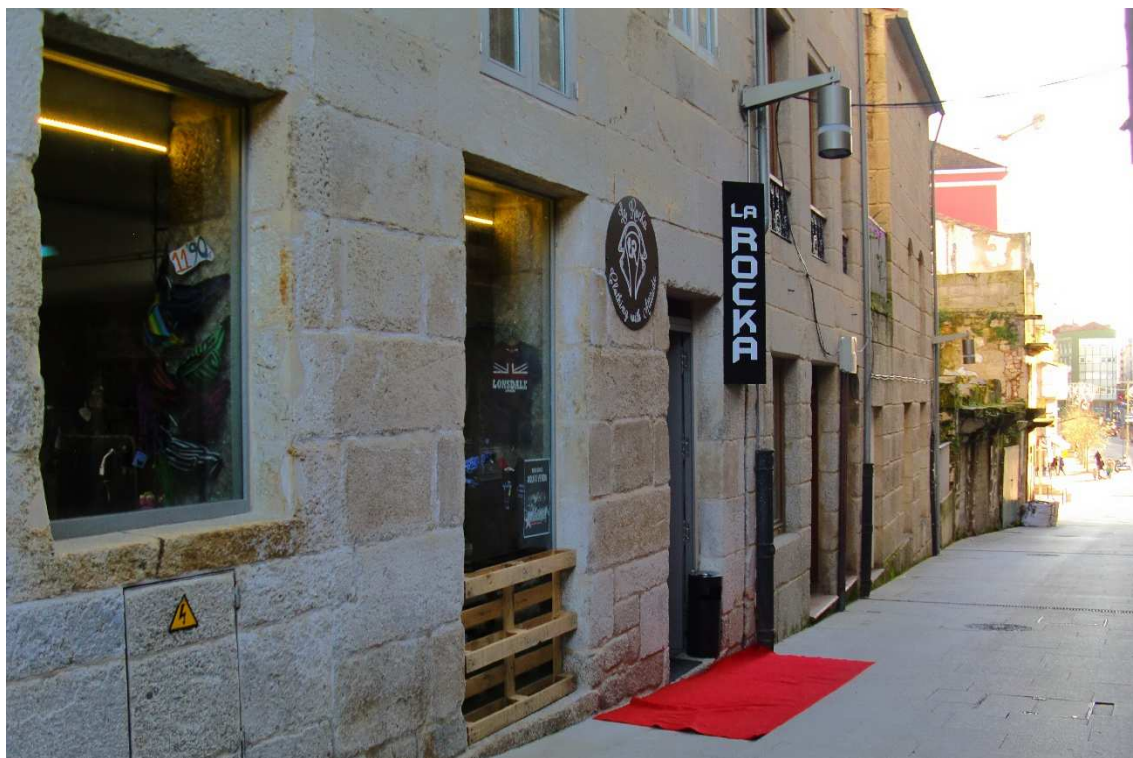


Fig. 4.5.1.41. Rehabilitación y adjudicación de local comercial por parte del Consorcio del Casco Vello para negocio asociado a la clase creativa en la calle Ferrería.



Fig. 4.5.1.42. Construcción de edificio residencial en la parte alta del Casco Vello por parte del Consorcio del Casco Vello. Viviendas en estado de abandono y degradación en el espacio envolvente.



Fig. 4.5.1.43. Rehabilitación de edificio para uso administrativo (registros de la propiedad y mercantil) realizada por el Consorcio del Casco Vello en la calle Real.



Fig. 4.5.1.44. Rehabilitación de edificio para uso residencial por parte del Consorcio del Casco Vello en la parte alta del mismo.

4.5.2. ANÁLISIS INDIVIDUAL DE ELEMENTOS URBANOS

- A. Espacio construido.
- B. Infraestructuras.
- C. Equipamientos.

A. Espacio construido.

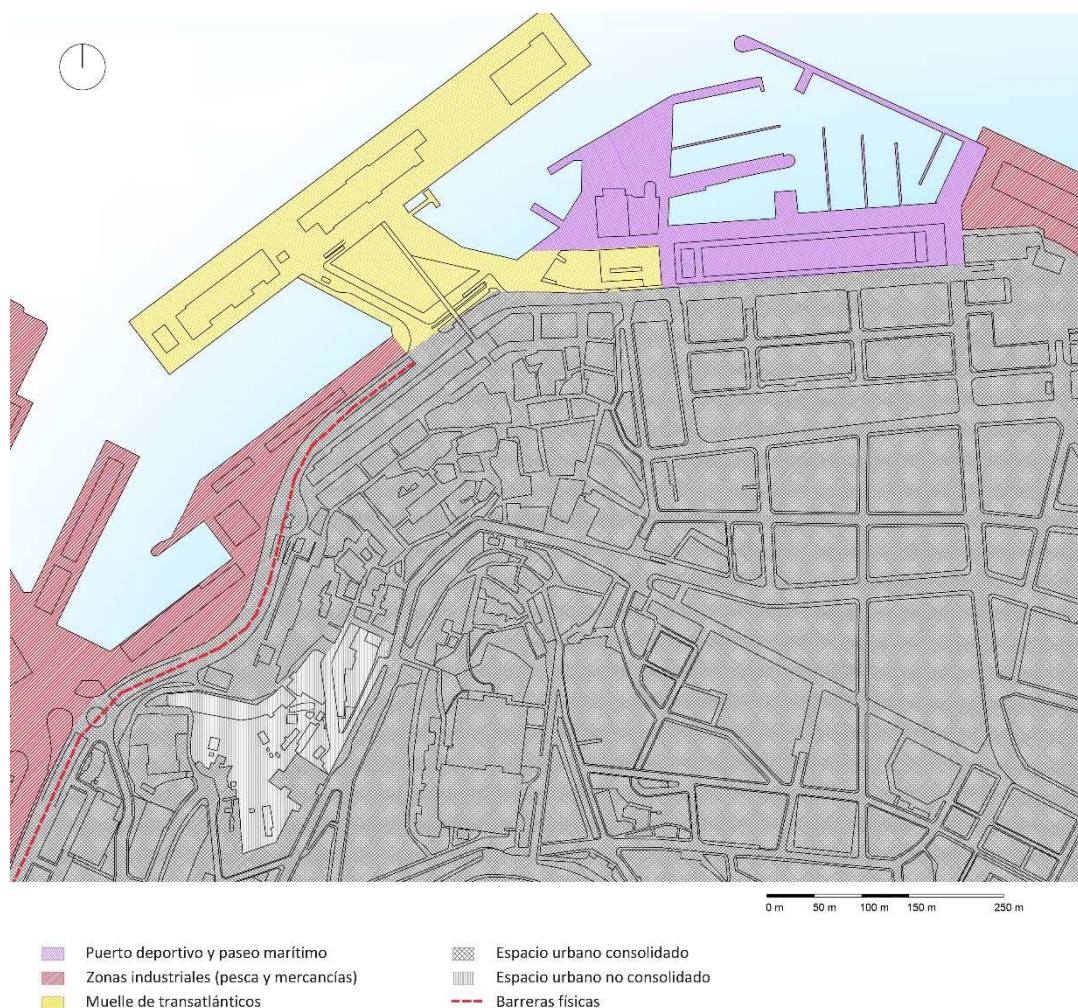


Fig. 4.5.2.1. Esquema interpretativo del espacio construido. 2015.

El esquema interpretativo presentado en la figura 5.5.2.1, es una lectura general de los cambios más significativos producidos en el espacio urbano durante este período. Llama especialmente la atención, la intervención realizada sobre el frente marítimo desde la zona adyacente al centro comercial A Laxe y el ensanche de García Olloqui, lo cual significa una predominancia en esta zona del espacio público sobre el espacio industrial, que aquí se asentó desde finales de siglo XIX. Del mismo modo destaca la continuidad en la existencia de la barrera física en el frente marítimo de la ribera del Berbés, asociada además a una zona que ya se ha mostrado espacialmente segregada en los resultados obtenidos en la fase de análisis anterior, y que coincide con las zonas de mayor degradación espacial en el interior del Casco Vello, tal y como se puede observar en la figura 5.5.1.35. La segregación espacial de esta zona ha llegado incluso a provocar la definición del barrio del Cura como espacio urbano no consolidado, en el PXOM de 2008, constituyendo una excepción en mitad del espacio urbano consolidado que lo rodea.

A continuación se expondrán de forma individual los planes urbanísticos realizados durante este período, realizando una síntesis explicativa de cada uno de ellos.

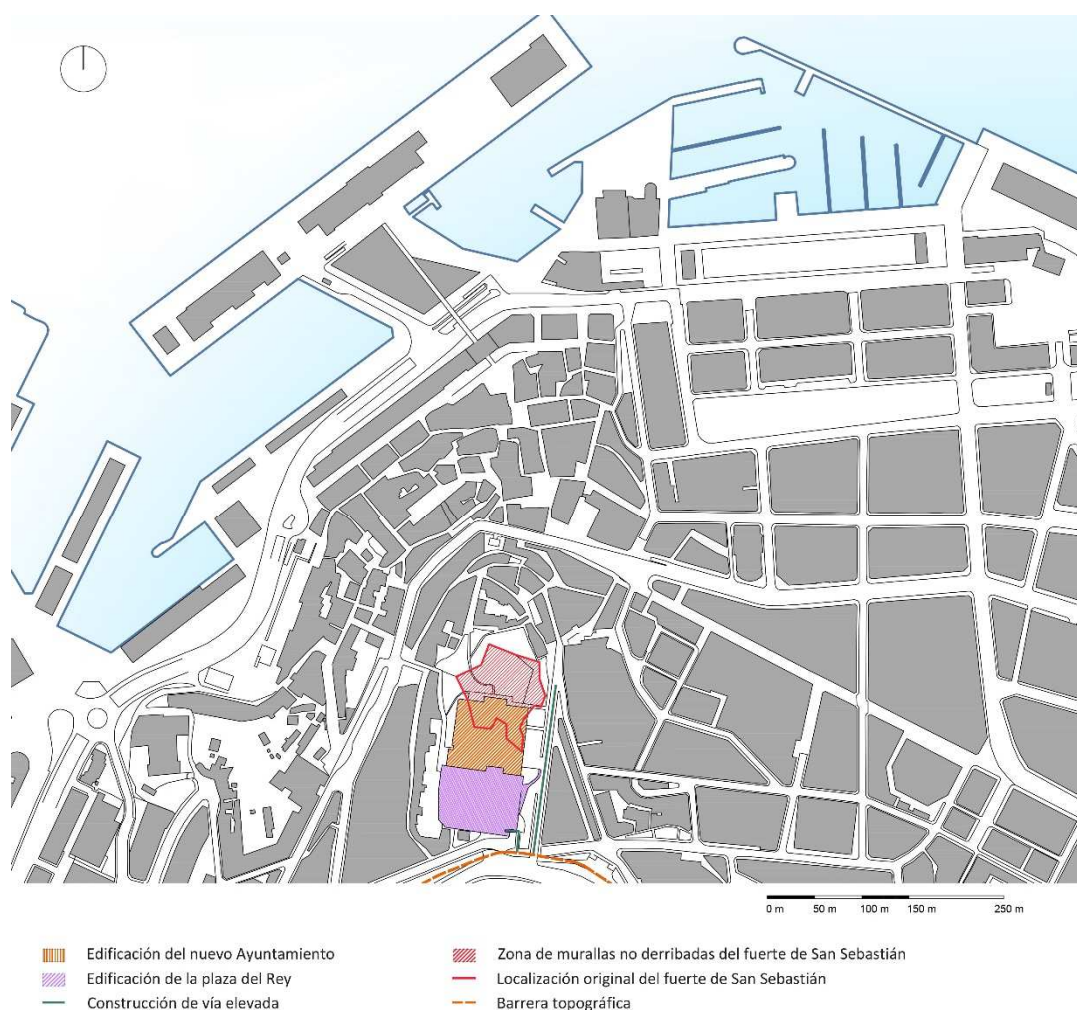


Fig. 4.5.2.2. Plano morfológico sobre el plan de alineaciones del castillo de San Sebastián realizado en la década de 1970.

La primera intervención urbanística de relevancia llevada a cabo durante el período que abarca la primera fase de análisis, es la realización de determinadas intervenciones aprobadas en el plan de alineaciones del castillo de San Sebastián, a principios de la década de 1970.

Es posible definir esta intervención como la definitiva estrategia de rehabilitación de carácter completamente moderno, debido a que se propone derribar la parte alta del Casco Vello para reconstruirla de modo que esta tenga una mejor integración y funcionalidad en el conjunto, además de ejercer una conexión fundamental con el emergente eje compuesto por las calles Camelias y Venezuela al sur. Finalmente, no se dio lugar a la renovación total, pero sí que se llevó a cabo la demolición del castillo de San Sebastián, para localizar allí el actual edificio del ayuntamiento, provocando un gran contraste a nivel morfológico con su entorno envolvente, tal y como se puede observar en la figura 5.5.1.16.

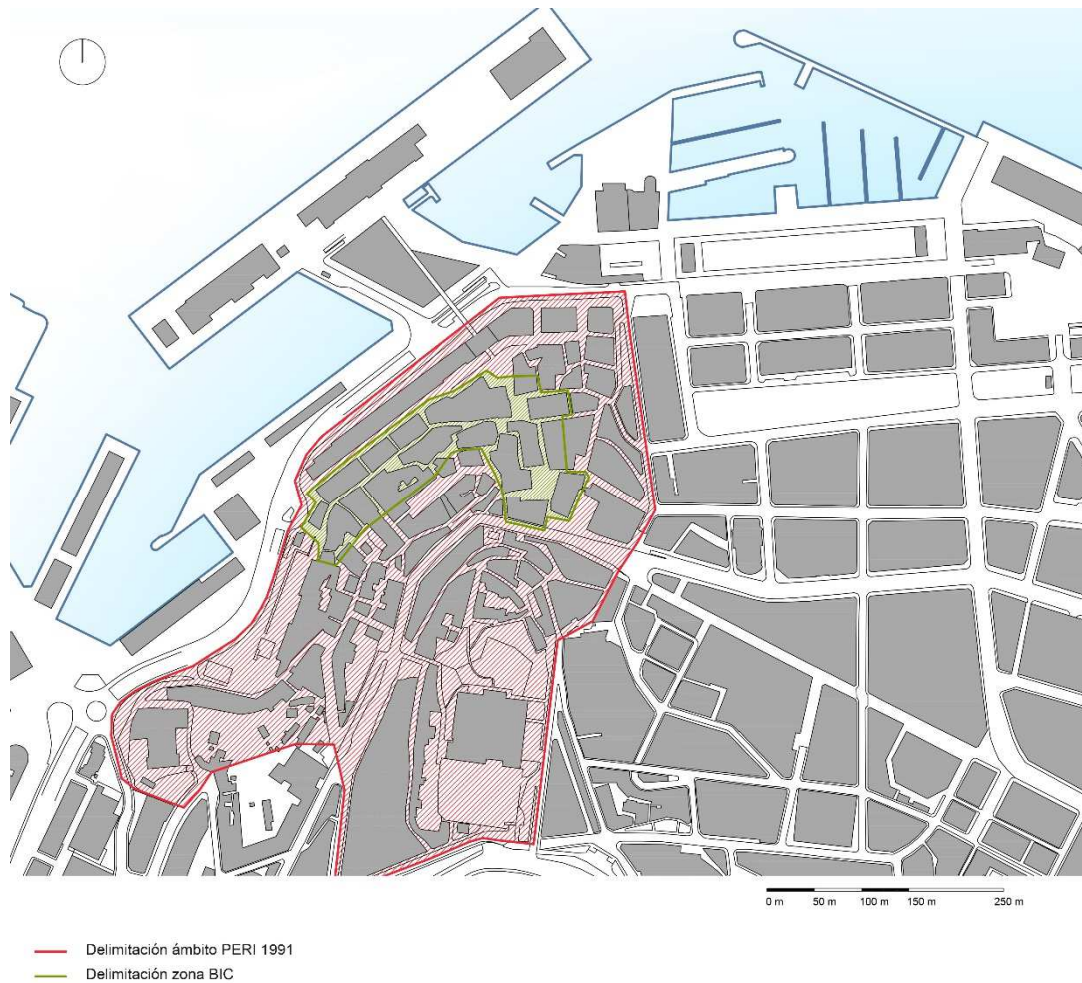


Fig. 4.5.2.3. Ámbito de influencia de la zona de protección establecida por el PERI de 1991.

Tras el fracaso parcial del plan de alineaciones del castillo de San Sebastián debido en parte según Pereiro (1981) a la oposición vecinal, se comienza a sentir la necesidad de realizar un plan para proteger, no solo los edificios monumentales, si no el conjunto espacial del Casco Vello, de acorde a lo definido en los principios en las cartas de Venecia y Ámsterdam, lo cual implica que los principios de rehabilitación en las mismas se aplican en Vigo casi veinte años después de su publicación.

El PERI de 1991 puede ser catalogado como la primera estrategia conservacionista aplicada sobre el Casco Vello de Vigo, ya que se limita a establecer dos zonas de protección, la primera es una zona de protección general del conjunto y la segunda es una zona de protección de ámbito BIC (Bien de Interés Cultural) en la cual se da una mayor necesidad de conservación por la mayor acumulación de edificios y conjuntos monumentales. Además, el PERI establece una catalogación de determinados edificios en particular, los cuales se considera necesario conservar.

El PERI por lo tanto, no significó ningún tipo de intervención concreta sobre el espacio, si no que dio el primer paso, para llamar la atención hacia su conservación.

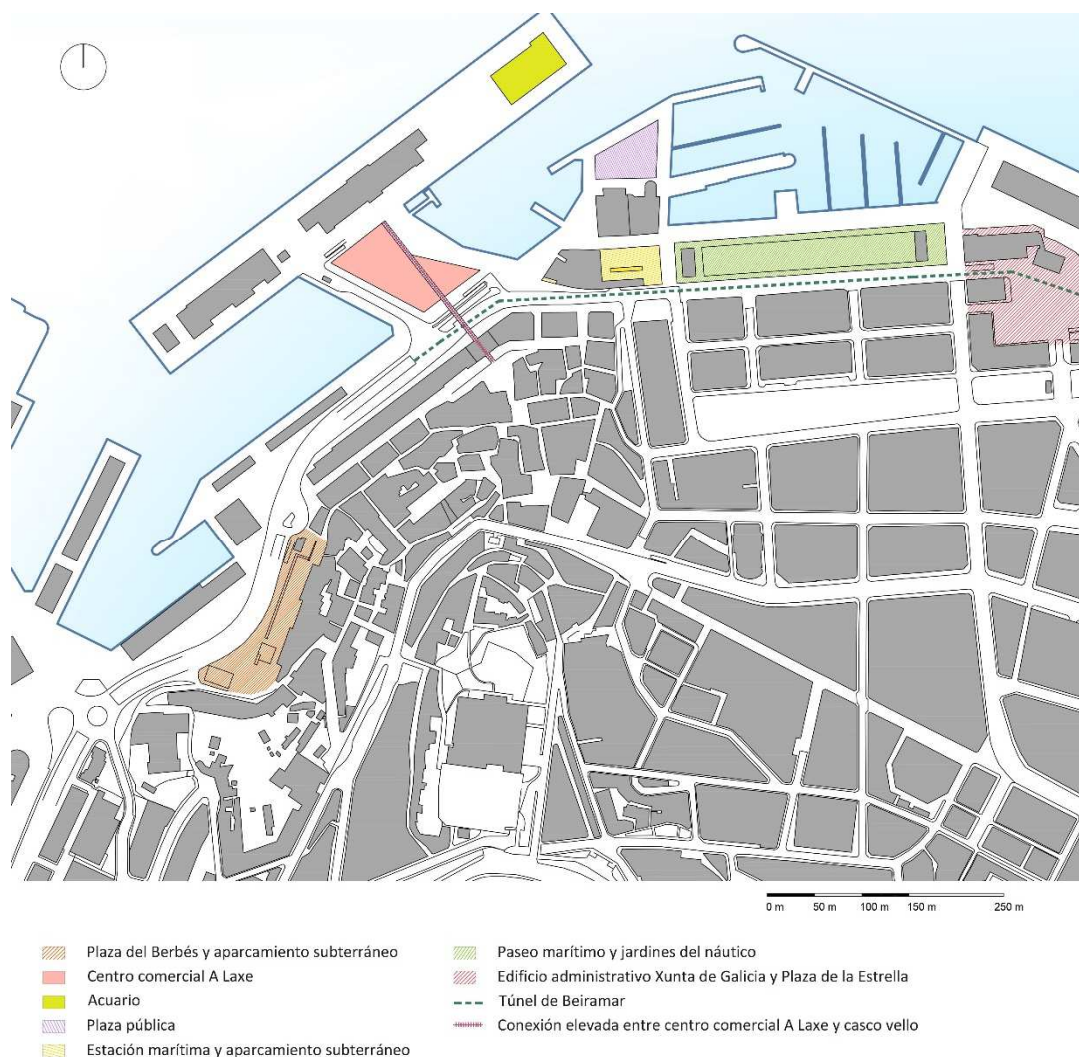


Fig. 4.5.2.4. Plano morfológico sobre las intervenciones de rehabilitación espacial realizadas durante el programa Abrir Vigo al Mar realizado a partir de 1992.

El programa Abrir Vigo al Mar, es un plan urbanístico llevado a cabo por el Consorcio de la Zona Franca durante la década de 1990. Lo cual implica que sus intervenciones son coetáneas de las realizadas por el plan URBAN, y también complementarias. El objetivo de Abrir Vigo al Mar, fue mejorar las infraestructuras y las ofertas turísticas en el frente marítimo, por lo tanto es definible como estrategia de corte posmoderno.

Entre las principales actuaciones del programa, cabe destacar la eliminación del tráfico ferroviario por el frente marítimo para dar prioridad al uso peatonal, esta intervención se complementa con la construcción de un túnel subterráneo para eliminar también la mayor parte del tráfico rodado, y recuperar así la continuidad espacial del paseo marítimo. A nivel de equipamientos, destaca la creación de nuevas plazas y edificios administrativos, además de un centro comercial que conecta a través de una pasarela peatonal elevada con la plaza de A Pedra en pleno Casco Vello. Otro punto importante es la rehabilitación de los jardines del Náutico y la introducción de gran cantidad de espacio de consumo terciario en los edificios cercanos a los citados jardines.

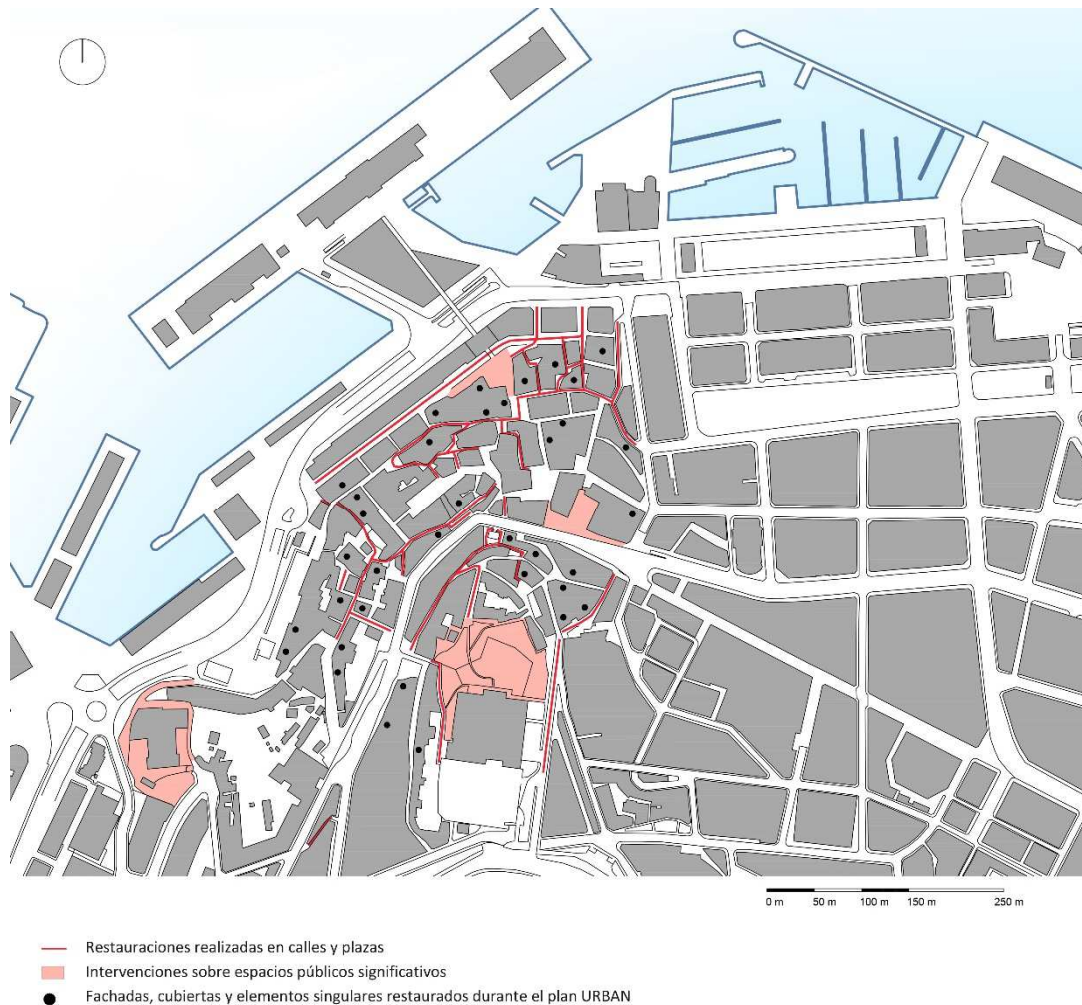


Fig. 4.5.2.5. Plano morfológico sobre las intervenciones de rehabilitación espacial realizadas durante el programa URBAN a partir de 1995.

El programa URBAN es uno de los planes más ambiciosos realizados en el Casco Vello, surge en el año 1995 con el objetivo de recuperar el barrio desde el punto de vista socio-espacial, intentando alcanzar los objetivos definidos por las cartas de Venecia y Ámsterdam en materia de revitalización de centros históricos, por lo tanto presta especial atención sobre la población residente, además de promover la aparición de nuevas dinámicas socio-económicas que permitan revitalizar la zona de intervención, manteniendo a los residentes originales e incluyéndolos en los procesos de planeamiento a través de la IAP (investigación- acción participativa), a través de encuentros, entrevistas, reuniones entre vecinos y técnicos, etc.

Desde el punto de vista espacial la intervención terminó por mostrarse poco efectiva, a pesar de que significó una mejora sustancial en las infraestructuras de saneamiento. Sin embargo en lo que se refiere al espacio urbano, no llegó más allá de las rehabilitaciones de plazas, pavimentos, edificios monumentales y edificaciones degradadas pero ocupadas, limitándose en muchos casos a la rehabilitación de fachadas.

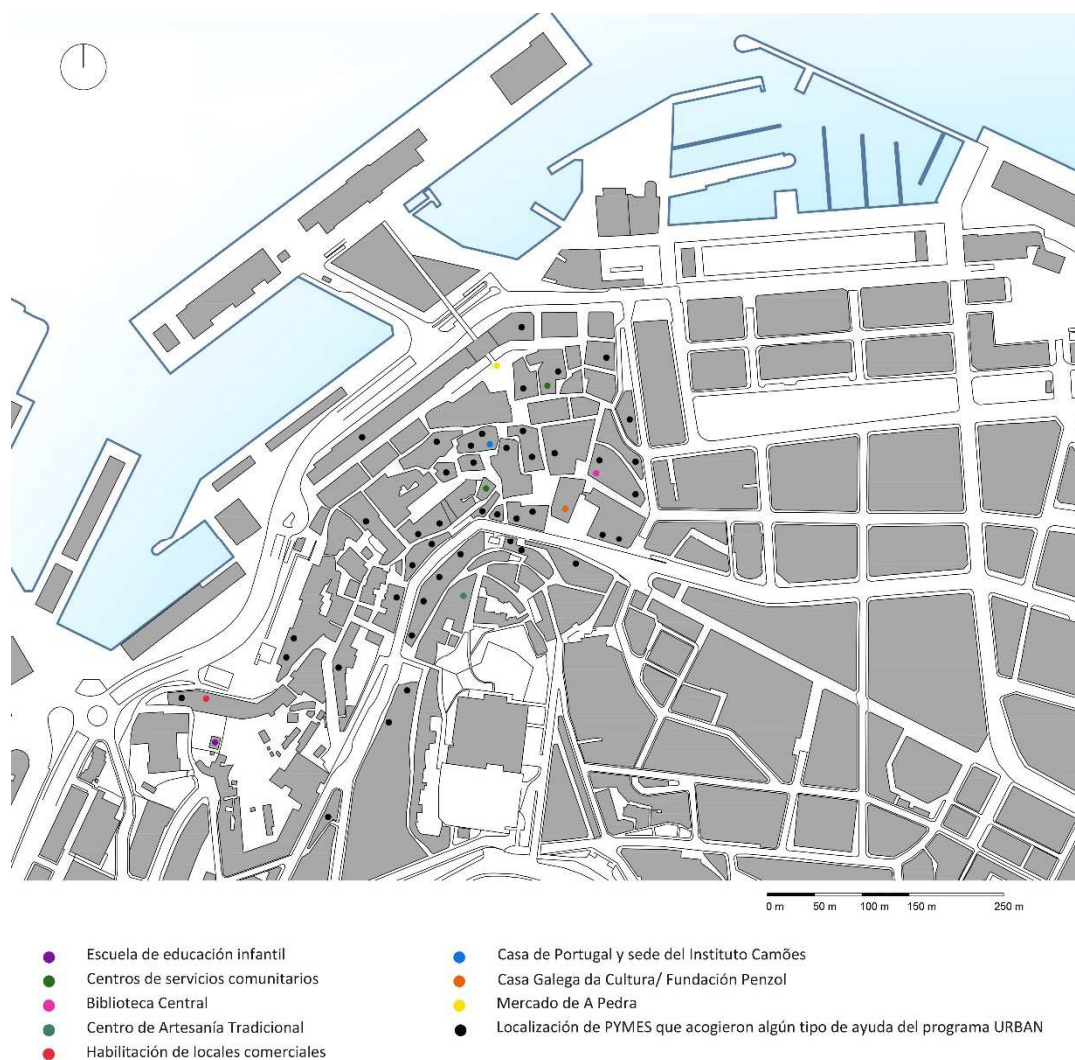


Fig. 4.5.2.6. Plano morfológico sobre las intervenciones de rehabilitación socio-económica realizadas durante el programa URBAN a partir de 1995.

Desde el punto de vista socio-económico, el programa demuestra una mayor complejidad, en primer lugar se introducen en el Casco Vello una serie de equipamientos, entre los cuales predominan los equipamientos culturales como bibliotecas y los edificios destinados al uso comunitario, incluyendo en estos, cursos de formación para los residentes especialmente centrados en el sector comercial, para el cual el plan preveía una compatibilidad con el aspecto residencial. Las ayudas realizadas por el plan URBAN a PYMES, se pueden resumir en un 60% de las mismas, destinadas a empresas dedicadas al sector comercial, evidenciando la buena capacidad del espacio para el desarrollo de las mismas y el impulso hacia una progresiva tercerización del Casco Vello, para la cual el plan contribuyó a nivel formativo, promocional, asociativo y de gestión.

Es posible clasificar el plan URBAN como una estrategia de rehabilitación posmoderna, ya que rehabilita el espacio a nivel estético y fomenta el uso comercial del mismo.



Fig. 4.5.2.6. Ámbito de influencia de la zona de protección establecida por el PEPRI de 2006.

Tras el fin de las intervenciones asociadas al plan URBAN en el año 2001, amplias zonas del Casco Vello continúan mostrando un elevado estado de degradación socio-espacial, el cual llega incluso hasta la actualidad. A pesar de los intentos del URBAN por atraer la inversión de capital, este no terminó por mostrar interés en el barrio, debido en parte al boom constructivo que se estaba produciendo en España, y que desplazaba toda inversión de capital hacia las zonas de nueva construcción por su elevada rentabilidad.

En este contexto surge el PEPRI del año 2006, el cual constituye una profundización en el trabajo iniciado por el PERI de 1991. Los aspectos más importantes del PEPRI, fueron la ampliación de la zona de protección del conjunto histórico a la vez que la realización de una extensa catalogación de todas las edificaciones, estableciendo así los diferentes niveles de protección. Otro aspecto fundamental del PEPRI, es la verificación de la necesidad de recuperar el frente marítimo del Casco Vello, eliminando las edificaciones incoherentes y las barreras físicas, una afirmación contradictoria cuando apenas diez años antes, estas se habían aumentado y consolidado a través del programa Abrir Vigo al Mar, tal y como se puede observar en la figura 5.5.1.20, con la introducción por ejemplo del centro comercial A Laxe.

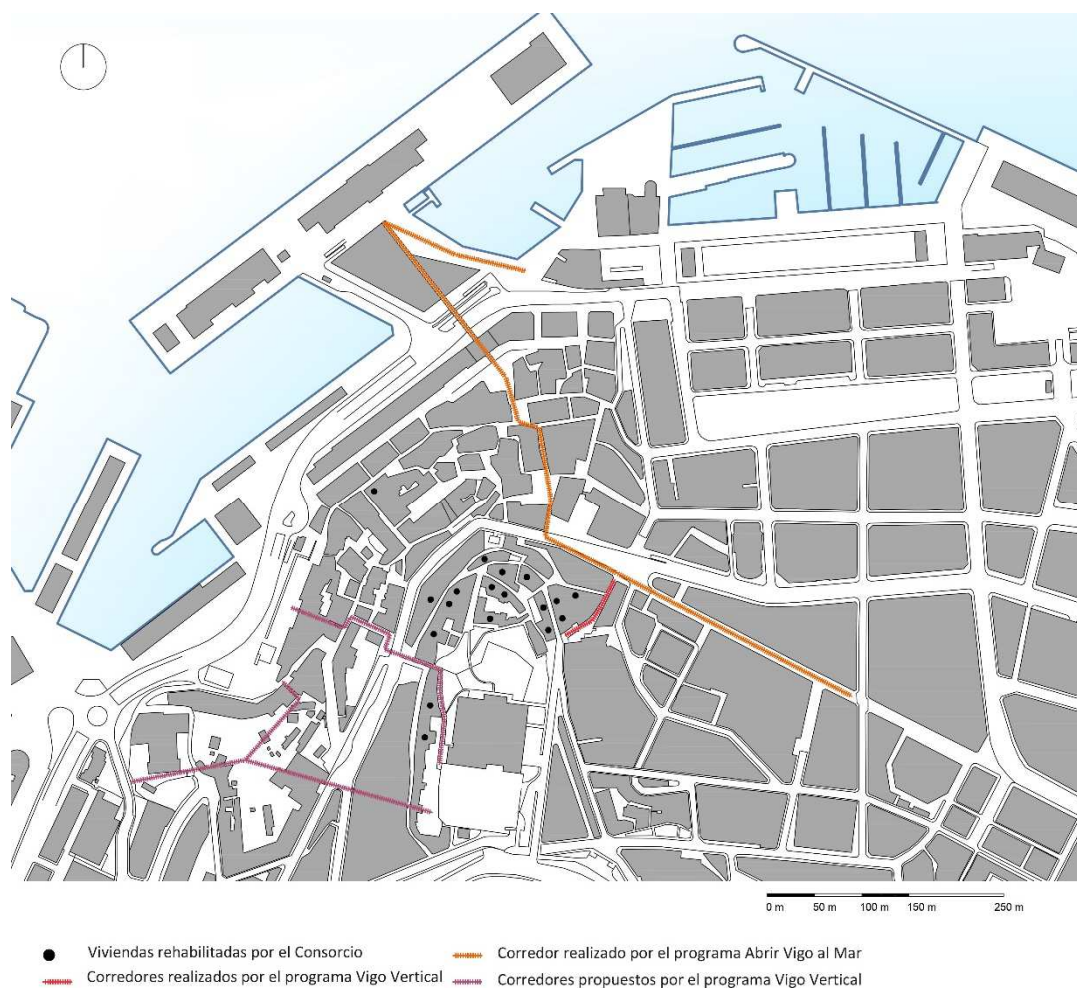


Fig. 4.5.2.7. Plano morfológico sobre las intervenciones de rehabilitación espacial realizadas por el Consorcio del Casco Vello a partir de 2007 y el programa Vigo Vertical de 2014.

El Consorcio del Casco Vello nace en el año 2005, y es íntegramente adquirido por las administraciones locales y autonómicas en el año 2007. Desde entonces, la estrategia seguida mejorar la habitabilidad y revitalizar el entorno por esta entidad, ha sido la adquisición de edificios abandonados o degradados para rehabilitarlos, mejorando al mismo tiempo el entorno en el cual se encuentran y siguiendo las directrices marcadas en el PEPRI. Una de las características de estas intervenciones, es la combinación de formas tradicionales con soluciones contemporáneas con el objetivo de aumentar el atractivo estético de la zona y mejorar así aumentar así la demanda de vivienda.

Recientemente, se ha aprobado un programa paralelo a las actuaciones del Consorcio del Casco Vello, llamado Vigo Vertical. Este programa plantea diversas intervenciones sobre la trama urbana con el objetivo de mejorar la accesibilidad e integración del espacio. La única intervención realizada hasta el momento, se localiza en la parte alta del Casco Vello, y se trata de la colocación de unas escaleras mecánicas al aire libre, las cuales facilitan el ascenso por las pre-existentes escaleras de la calle de la Segunda República, uniendo la Puerta del Sol con el edificio del Ayuntamiento.

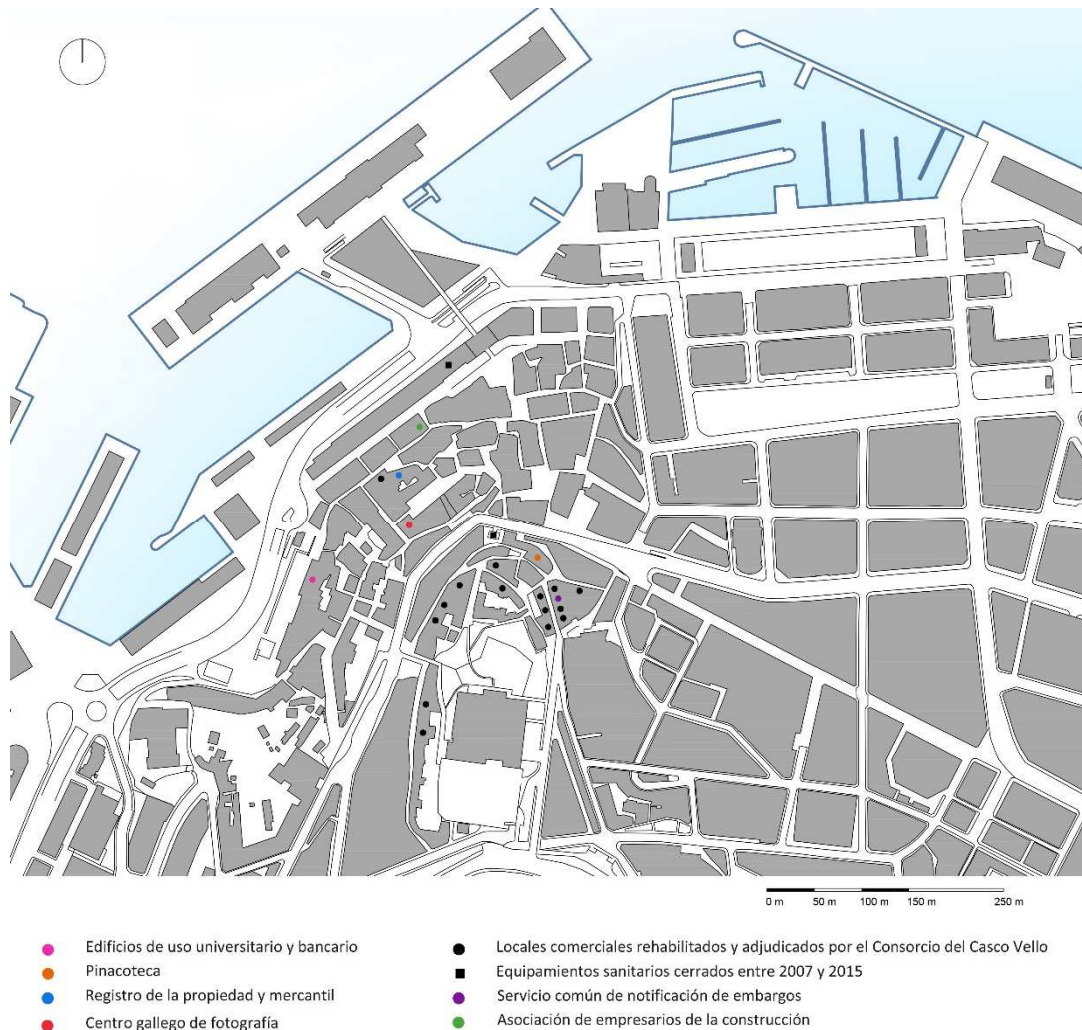


Fig. 4.5.2.8. Plano morfológico sobre las intervenciones de rehabilitación socio-económica realizadas por el Consorcio del Casco Vello a partir de 2007.

Además de rehabilitar edificios abandonados y degradados, el Consorcio del Casco Vello considera fundamental el establecimiento de nuevos locales comerciales para complementar el establecimiento de nueva población en el Casco Vello. Por el momento la zona que ha sido intervenida se corresponde con la parte alta del Casco Vello, aunque ya se ha dado comienzo a la rehabilitación de otras zonas como la calle Real o el frente marítimo del Berbés. Los locales comerciales producidos por el Casco Vello han sido adjudicados a negocios como tiendas de productos locales, galerías de arte y fotografía, estudios de arquitectura, productos ecológicos, empresas de reformas y diseño, empresas de coworking y tiendas de ropa, un fenómeno que está claramente relacionado con la teoría de Richard Florida (2003) sobre la clase creativa, y como la instalación de la misma en una zona de la ciudad aumenta el deseo y la demanda de consumo de ese espacio, al mismo tiempo que se aumenta de forma progresiva la demanda de vivienda.

Antes de pasar al siguiente punto de la actual sección de esta fase de análisis, en la cual se analizarán los resultados obtenidos a través del space syntax, es necesario hacer una sistematización de los datos analizados hasta el momento sobre los procesos urbanísticos llevados a cabo en el Casco Vello durante este período, ampliando y profundizando la información. Se ha podido observar de qué modo se distribuyen las estrategias en este período, el plan de alineaciones del castillo de San Sebastián supone la definitiva estrategia de urbanismo de rehabilitación moderno, y constituye un cambio evidente en la morfología de la zona con la apertura de nuevas vías y la aparición del nuevo edificio del ayuntamiento, el cual ha modificado de forma drástica la lectura de la parte alta del Casco Vello, sin embargo el objetivo no variaba demasiado respecto a algunos planes urbanísticos de la etapa pos-moderna, ya que la propuesta era renovar físicamente la parte al del Casco Vello para eliminar de aquel lugar las dinámicas asociadas a la degradación socio-económica, como la prostitución, la ocupación de viviendas o la toxicomanía. Respecto a las estrategias de urbanismo de rehabilitación posmoderno, es posible verificar como el programa Abrir Vigo al Mar se trata sobre todo de un plan para potenciar el atractivo turístico y comercial del paseo marítimo, más de lo que un plan de rehabilitación del Casco Vello, sin embargo su impacto sobre la zona este ha sido muy pronunciado y ha influido de forma determinante en la progresiva tercerización y rousificación (Hall, 1996) del Casco Vello.

El programa URBAN es probablemente el más respetuoso con el ambiente socio-espacial del barrio, a pesar de que finalmente sus actuaciones se han podido traducir en rehabilitación de fachadas, pavimentos y promoción de la actividad comercial en el barrio, el programa contaba con herramientas de participación social como la IAP, y pretendía involucrar a los vecinos allí asentados en el mercado laboral, más de lo que atraer nueva población. Por lo tanto se puede decir que el objetivo del URBAN fue mejorar o revitalizar la calidad de vida de los habitantes del barrio, más de lo que ejercer un proceso de renovación demográfica. Finalmente, el problema para el correcto desarrollo del URBAN, fue por un lado el final de la financiación para el proyecto junto a un exceso de preocupación por especializar al barrio y a sus habitantes en el sector comercial, sin tener en cuenta en muchas ocasiones los resultados obtenidos de las reuniones entre vecinos y entidades públicas a través de la IAP.

La estrategia llevada a cabo por el Consorcio, tiene enormes diferencias con el URBAN, debido a que como se ha citado, el primero pretende mejorar la calidad de vida de los residentes originales prestando menor atención a la atracción de nueva población, exceptuando el aspecto empresarial en el cual sí se buscaba atraer nuevas empresas y capitales, mientras el segundo interviene tan solo en inmuebles abandonados o en estado de ruina con la intención de emplearlos para albergar la renovación demográfica de la zona, es decir atraer nuevos negocios y habitantes, normalmente asociados a la clase creativa. Determinadas actuaciones asociadas a esta estrategia son además, claramente criticables, por ejemplo el cierre de equipamientos como el centro de apoyo a drogodependientes Sereos, o el cese de la actividad en el Mercado de A Pedra, y están claramente orientadas a la renovación demográfica del barrio, algo que es considerado imprescindible para crear una nueva y atractiva imagen del Casco Vello.

B. Infraestructuras.



Fig. 4.5.2.9. Mapa axial. Conectividad. Colores rojo y naranja representan una conectividad alta, amarillos y verdes representan una conectividad media y azules representan conectividad baja.

Para comenzar el análisis espacial a través de la metodología asociada al space syntax, la cual será luego complementada con lo analizado en las secciones anteriores, se comenzará como en las fases anteriores por la variable conectividad.

La conectividad es una medida de ámbito global y muestra un correcto desempeño para analizar la interconexión del sistema (Hanson & Hillier, 1984). A nivel global cabe destacar la continuidad de la calle Príncipe y el eje Elduayen- Policarpo Sanz como calles mejor interconectadas del sistema o lo que es lo mismo como calles principales. Destaca también el poco efecto a nivel de conectividad que han tenido las intervenciones realizadas durante el programa Abrir Vigo al Mar, las cuales se limitan a un aumento de la conectividad en la calle Arenal frente a un descenso de la misma en la calle Carral, al contrario de las intervenciones realizadas por el plan de alineaciones del castillo de San Sebastián, las cuales han producido un marcado aumento de la conectividad para el pase de Granada y la calle Abeleira Menéndez.

En lo que respecta al Casco Vello, apenas existen variaciones en los resultados para la zona interior respecto a la fase anterior, limitándose estas a la zona perimetral como se cita en el párrafo anterior.



Fig. 4.5.2.10. Mapa axial. Integración global. Colores rojo y naranja representan una integración alta, amarillos y verdes representan una integración media y azules representan integración baja.

En segundo lugar se centrará la atención sobre las variables asociadas a la integración en su representación axial. El mapa axial utiliza medidas topológicas, por lo tanto ofrece una percepción visual del espacio, la integración global representa el potencial de una línea axial como lugar de destino, considerando la totalidad del sistema analizado (Hanson & Hillier, 1984).

Las variaciones más significativas respecto a la fase anterior, se corresponden al igual que en la conectividad, a la zona alta del Casco Vello y al frente marítimo intervenido por el programa Abrir Vigo al Mar. Es posible verificar un notable aumento de la integración global en estas dos localizaciones, abarcando el paseo marítimo un área mayor y aumentando la integración del ensanche de García Olloqui, y de la Alameda, en gran medida gracias a la construcción de la nueva plaza del Nadador, en los terrenos ganados a las infraestructuras portuarias en la zona nordeste del espacio analizado.

Todas estas intervenciones, a pesar de estar relativamente alejadas de las calles interiores del Casco Vello, han producido un aumento de la integración en determinadas líneas del interior del centro histórico, como por ejemplo las calles Alta, Teófilo Llorente, Ferrería o Abeleira Menéndez, manteniendo las demás escasas variaciones.



Fig. 4.5.2.11. Mapa axial. Integración local. Colores rojo y naranja representan una integración alta, amarillos y verdes representan una integración media y azules representan integración baja.

Para analizar la variable integración local en el mapa axial, ha sido considerado un radio topológico de tres intersecciones. Esto quiere decir que se calcula la integración de cada línea en particular respecto a sus vecinas, hasta un límite de tres intersecciones (Hillier & Iida, 2005). Ofrece por lo tanto una lectura visual sobre la integración de cada línea en particular.

Es posible verificar un aumento del valor de integración en todas las zonas del espacio analizado respecto a la fase anterior, destacando la zona perimetral del nordeste del Casco Vello, directamente conectada con el paseo marítimo y el centro comercial A Laxe, concretamente el tramo correspondiente a la calle de las Ostras y el mercado de A Pedra, lo cual se debe a las intervenciones llevadas a cabo durante el programa Abrir Vigo al Mar. Al mismo tiempo se puede verificar un aumento de la integración local en la parte alta del Casco Vello, situada al sur, un dato que verifica el impacto producido por las modificaciones realizadas durante el plan de alineaciones del castillo de San Sebastián en lo relativo al aumento de la integración del espacio, que posteriormente será aprovechado por el Consorcio del Casco Vello para iniciar el proceso rehabilitador.



Fig. 4.5.2.12. Mapa de segmentos. Integración global. Colores rojo y naranja representan una integración alta, amarillos y verdes representan una integración media y azules representan integración baja.

El mapa de segmentos, parte de la línea axial para dividirla en todas sus intersecciones, creando así los segmentos, ofrece una lectura jerárquica del espacio urbano debido a que su lectura se fundamenta en medias métricas (Hillier & Iida, 2005). Es posible afirmar que el mapa de segmentos ofrece una visión más precisa del espacio, ya que no considera la totalidad de una línea axial, si no que ofrece resultados más focalizados gracias al empleo de los segmentos.

En lo respectivo a la variable de integración, los resultados coinciden con los obtenidos para el mapa axial, con la diferencia de que en el mapa de segmentos se observa una mayor integración en la ribera de Berbés y en las zonas de ensanche al este, incluyendo la calle Carral, que en el frente marítimo, a pesar de que se trata de pequeñas variaciones.

La coincidencia entre el mapa axial y el mapa de segmentos demuestra las implicaciones a nivel espacial, que el plan de alineaciones del castillo de San Sebastián y el programa Abrir Vigo al mar, aunque este último en menor medida, tuvieron sobre la trama urbana, y también sobre la integración visual y espacial de la zona.



Fig. 4.5.2.13. Mapa de segmentos. Integración local. Colores rojo y naranja representan una integración alta, amarillos y verdes representan una integración media y azules representan integración baja.

En lo que se refiere a la integración local para el mapa de segmentos, ha sido considerado un radio métrico de 400 metros, es decir, se calcula la integración de cada línea en particular respecto a sus vecinas en un radio de 400 metros. La aplicación de medidas métricas ofrece una lectura jerárquica del espacio, por lo tanto se puede asociar a la facilidad de desplazamiento y a la capacidad de concretizar los resultados para tramas urbanas irregulares.

Los resultados aquí obtenidos para la integración local, son muy similares a los obtenidos en las anteriores fases de análisis, debido a que la escala que se ha considerado para el análisis gráfico, permite una lectura de la trama urbana irregular del Casco Vello abstraída del espacio urbano que la rodea.

El resultado más recurrente es la aparición de la Puerta del Sol como espacio de mayor centralidad, lo cual coincide con los resultados obtenidos en las dos fases de análisis anteriores. La gran centralidad de este espacio, hace que se comporte como eje estructurador de las comunicaciones en el casco vello, y evidencia la separación entre la parte alta y la parte baja, denotando a nivel visual su origen como vía invasiva en la trama original. Es posible afirmar por lo tanto que las calles del Casco Vello tienen una mayor integración en la zona este, aumentando según se aproximan a la Puerta del Sol.



Fig. 4.5.2.14. Mapa axial. Sinergia. Colores rojo y naranja representan una sinergia alta, amarillos y verdes representan una sinergia media y azules representan sinergia baja.

La variable de sinergia, ofrece una lectura de la relación existente entre la integración global y la integración local de un sistema según Hillier (1996), es decir, determina los espacios que muestran mayores coincidencias desde ambas perspectivas y los representan como espacio de mejor funcionamiento, teniendo en cuenta tanto sus características globales como locales.

Los resultados obtenidos para la sinergia durante esta fase de análisis en el mapa axial, se corresponden en gran medida con los obtenidos en la fase anterior. Se puede observar la existencia de zonas con elevado porcentaje de segregación visual en las calles interiores del Casco Vello, especialmente en las zonas localizadas al noroeste del mismo. Del mismo modo, se observa en relación a las intervenciones del plan de alineaciones del castillo de San Sebastián, la consolidación de un eje de integración media, que unifica de norte a sur el edificio del Ayuntamiento y la Puerta del Sol.

Respecto a las calles con un mayor valor de sinergia, se puede verificar la importancia de las zonas cercanas a la Puerta del Sol, debido a su marcada centralidad, y también las calles del ensanche, especialmente Príncipe, Elduayen, Policarpo Sanz y el eje Pablo Morillo- Velázquez Moreno, además de la continuidad del frente marítimo como zona con una sinergia media-alta, mostrando un leve incremento desde la fase anterior.



Fig. 4.5.2.15. Mapa de segmentos. Sinergia. Colores rojo y naranja representan una sinergia alta, amarillos y verdes representan una sinergia media y azules representan sinergia baja.

Desde el punto de vista del mapa de segmentos, es posible verificar como este es más efectivo cuando se trata de analizar tramas irregulares, tanto a nivel global como a nivel local, los resultados obtenidos han demostrado una integración media o alta en las zonas cercanas a la Puerta del Sol, especialmente las del Casco Vello. Esta diferencia respecto al mapa axial, se debe a que este, es totalmente visual y totaliza el resultado obtenido para un tramo de la línea axial aplicándolo a la totalidad de la misma, a diferencia del mapa de segmentos como ya se ha explicado.

Es posible afirmar por lo tanto, que la trama urbana del Casco Vello, se comporta de forma positiva tanto a nivel local como a nivel global, ya que dispone de una zona de gran centralidad para la trama urbana a nivel general, al mismo tiempo que se corresponde con una integración local también positiva, a nivel general y con algunas excepciones, que facilita los desplazamientos y la integración espacial cuando se trata de recorridos de corta distancia, los cuales pueden ser asociados a multitud de fenómenos entre los cuales el residencial es el más importante, aunque también se muestra efectiva para albergar dinámicas de consumo con una duración determinada, es decir, fenómenos de apropiación temporal del espacio gracias a la buena integración existente cuando se mide desde el punto local y se considera un pequeño recorrido.



Fig. 4.5.2.16. Mapa axial. Elección de flujo. Colores rojos y naranjas indican una mayor probabilidad de elección, amarillos y verdes indican una probabilidad de elección media y azules representan probabilidad de elección baja.

La siguiente variable a analizar se corresponde a la elección de flujo. Se trata de una medida de ámbito global, a través de la cual se puede establecer la probabilidad de una línea axial o segmento, de ser escogido como recorrido hacia otro punto de la trama urbana (Hanson & Hillier, 1984).

Los resultados obtenidos para esta variable en el mapa axial, son similares a los obtenidos en la fase anterior. Lo cual corrobora la pequeña variación existente entre ambos. Destacan como vías principales el eje Elduayen- Policarpo Sanz y la Calle Príncipe, en donde como se ha citado de forma anterior, existe una fuerte centralidad.

Es posible verificar, del mismo que en la mayoría de las variables analizadas hasta el momento, el impacto producido sobre la trama urbana por el plan de alineaciones del castillo de San Sebastián, aumentando el valor de probabilidad de elección de flujo en las calles Ferrería, Abeleira Menéndez y Paseo de Granada, y verificando que la construcción del Paseo de Granada, el cual unifica Abeleira Menéndez con el nuevo eje Camelias- Venezuela situado al sur, terminó por aumentar la integración y facilitar los desplazamientos en las calles de la zona alta del Casco Vello, a pesar de haber implicado un moderado nivel de destrucción del espacio pre-existente.



Fig. 4.5.2.17. Mapa de segmentos. Elección de flujo. Colores rojos y naranjas indican una mayor probabilidad de elección, amarillos y verdes indican una probabilidad de elección media y azules representan probabilidad de elección baja.

En el mapa de segmentos, el resultado obtenido para la variable elección de flujo coincide con la expuesta en el mapa axial en líneas generales.

Es posible percibir, como el mapa de segmentos refleja la centralidad de la Puerta del Sol con mayor precisión, estableciendo los segmentos con mayor probabilidad de ser escogidos como recorrido en las zonas cercanas a la misma. Se incluye por lo tanto el tramo más próximo a la Puerta del Sol de la calle Carrel, y también un pequeño tramo de las escaleras situadas en la calle de la Segunda República.

Cabe también destacar como el mapa de segmentos, indica cuales son los tramos del eje Elduayen- Policarpo Sanz predominantes, además de rebajar para la mayor parte de la calle Príncipe el valor de probabilidad de elección de flujo.

A nivel general, es importante observar de qué modo se comporta la trama irregular del Casco Vello, mostrándose como una zona con valores de elección de flujo generalmente bajos, debido a que estos funcionan de forma independiente a la trama racional, la cual tiene mayor facilidad para establecer recorridos eficientes a través del espacio urbano.



Fig. 4.5.2.18. Mapa axial. Profundidad. Colores rojos y naranjas indican una menor accesibilidad del espacio, amarillos y verdes indican una accesibilidad media y azules representan accesibilidad alta.

Debido a que en esta fase de análisis se dan una serie de estrategias urbanísticas de gran importancia para este estudio, las cuales están centradas en la escala local del Casco Vello, se ha considerado necesario introducir una nueva variable muy relacionada con este aspecto. Se trata de la profundidad, la cual representa el nivel de accesibilidad que posee un espacio, cuanto más alto es el valor de profundidad para una línea o segmento, peor será su accesibilidad (Hanson & Hillier, 1984).

La profundidad es una medida de ámbito global, considera por lo tanto la totalidad del sistema en sus resultados. En primer lugar se presenta el resultado obtenido para la variable profundidad en el mapa axial. Los espacios que tienen una peor accesibilidad a nivel global, se corresponden en su totalidad a zonas concretas del Casco Vello, en primer lugar se puede observar como la zona oeste del Casco Vello, especialmente la zona posterior al frente marítimo del Berbés, tiene niveles elevados de profundidad. En segundo lugar se puede identificar una zona de profundidad alta en la zona alta del Casco Vello, la cual se corresponde a la zona interior de las murallas que se conservan de la antigua fortaleza con la funcionalidad de espacio verde. En la parte suroeste de la zona analizada se muestra una zona de alta profundidad localizada en la zona correspondiente a la subida a la calle Santa Marta y que incluye también parte de la zona industrial del Berbés.



Fig. 4.5.2.19. Mapa de segmentos. Profundidad. Colores rojos y naranjas indican una menor accesibilidad del espacio, amarillos y verdes indican una accesibilidad media y azules representan accesibilidad alta.

En la aplicación de la variable profundidad sobre el mapa de segmentos, se pueden observar resultados coincidentes con los obtenidos en el mapa axial.

Los valores más bajos de profundidad se muestran de forma prioritaria sobre el ensanche en la zona este y la calle Elduayen. Al mismo tiempo, las calles correspondientes a la zona interior del Casco Vello muestran niveles también bajos de profundidad, lo cual se puede complementar con la lectura de la variable integración global, especialmente en el mapa axial, para afirmar que la mayor parte del conjunto histórico tiene buenos niveles tanto de accesibilidad como de integración espacial, aunque de forma visual muestra dificultades debido a la irregularidad y estrechez de sus calles.

Del mismo modo que la mayor parte del Casco Vello, existen pequeñas zonas en las que se muestran elevados niveles de profundidad, estas se encuentran asociadas a la zona oeste, especialmente en la zona adyacente a la ribera del Berbés y la calle Poboadores, y a la zona sur o parte alta, en donde se puede verificar altos niveles de profundidad en el jardín de la fortaleza de San Sebastián y en la calle Subida al Castelo, lo cual es lógico ya que este espacio aparece también segregado en los resultados de la integración.

C. Equipamientos.



Fig. 4.5.2.20. Localización de equipamientos. 2015.

A continuación, serán complementados los datos obtenidos a través del space syntax con otras variables relativas a las principales dinámicas y usos del espacio, también de carácter cuantitativo. Analizando la distribución de los principales equipamientos del espacio urbano analizado, es posible observar de forma clara una gran diferencia con los resultados obtenidos en la fase anterior, la cual puede ser directamente asociada con las estrategias urbanísticas llevadas a cabo por el programa Abrir Vigo al Mar, el plan URBAN y el Consorcio del Casco Vello. Esta diferencia radica en la aparición de una gran cantidad de equipamientos en el Casco Vello, llegando a mostrar una acumulación mucho mayor que en la fase anterior. El aumento en el número de equipamientos y servicios localizados en el Casco Vello, especialmente de uso cultural y turístico, se debe a las intervenciones tanto del plan URBAN como del Consorcio del Casco Vello, al mismo tiempo que los asociados al frente marítimo se deben al programa Abrir Vigo al Mar, como por ejemplo el centro comercial A Laxe, evidenciando el cambio de perspectiva a la hora de intervenir sobre el conjunto histórico.

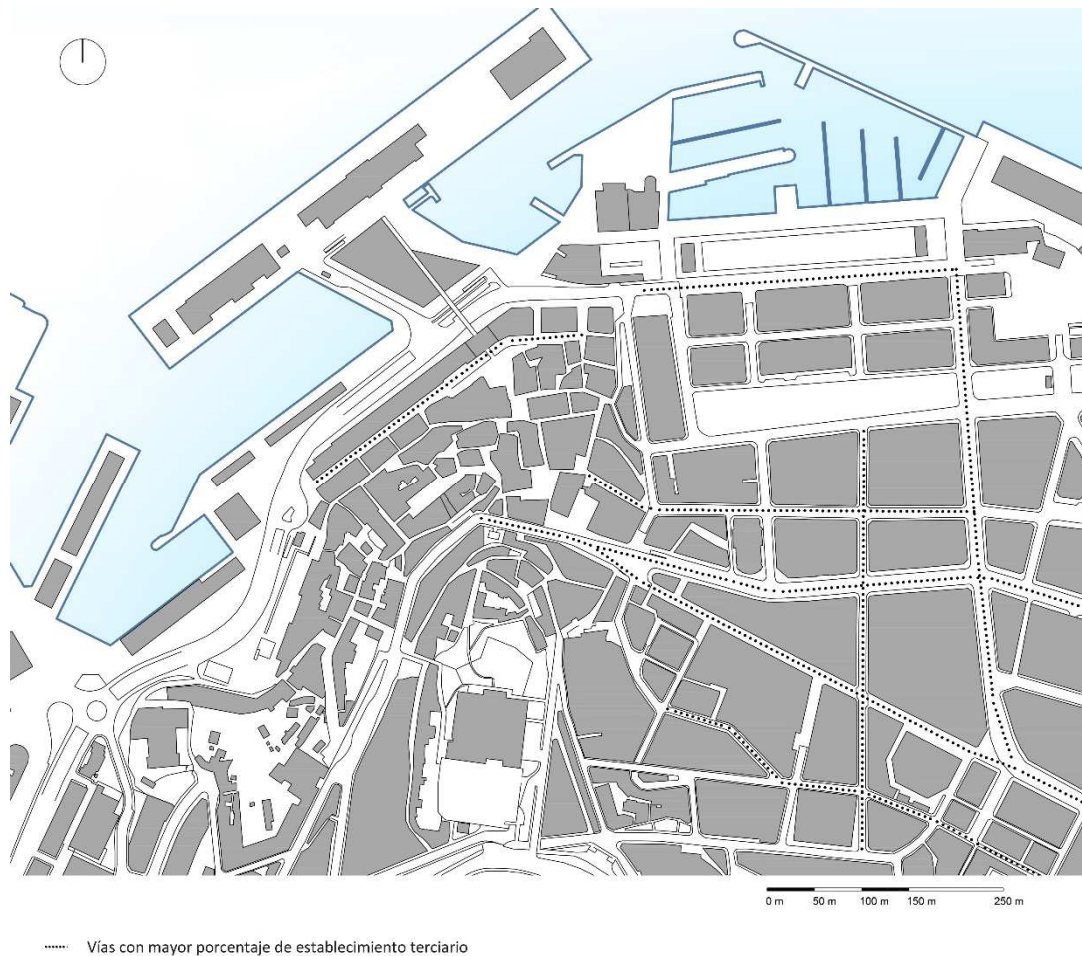


Fig. 4.5.2.21. Espacio terciario y comercio. 2015.

Para esta fase de análisis, se ha establecido de forma cuantitativa cuales son las vías con una mayor porcentaje de establecimiento terciario a través de los datos obtenidos en plataformas de cartografía digital además de ser complementado con estudio de campo, para poder así complementar los datos aportados por otros autores en fases anteriores.

Es posible verificar que la calle Príncipe y el eje Elduayen- Policarpo Sanz continúan siendo las calles comerciales predominantes, ampliando su influencia hasta las calles colindantes.

Destaca de forma importante la aparición de la línea asociada al frente marítimo del ensanche de García Olloqui, en la cual se han establecido un alto porcentaje de servicios como cafeterías, locales nocturnos y hoteles debido al impulso recibido por el programa Abrir Vigo al Mar, con lo cual se puede confirmar de qué modo este plan urbanístico ha influido incluso por encima de los demás, ya que influye en todos los aspectos analizados de forma determinante, transformando el espacio pre-existente y probablemente aumentando el valor de los espacios colindantes, como por ejemplo el Casco Vello.

Antes de iniciar la próxima sección de esta fase de análisis, será realizada una síntesis interpretativa de la densa cantidad de información expuesta en la actual sección, con el objetivo de destacar los factores principales y que han sido considerados claves a la hora de establecer una interpretación tanto del espacio urbano como de las estrategias que en él se han dado lugar.

Las estrategias urbanísticas llevadas a cabo durante este período en la zona de análisis, pueden ser divididas en dos grupos, en primer lugar las estrategias de intervención con una perspectiva global y en segundo lugar las que se acogen a una perspectiva local.

Dentro del primer grupo, se encuentra el plan de alineaciones del castillo de San Sebastián, el cual pretendía la total renovación urbana de la parte alta del Casco Vello abordada desde una perspectiva global, está fuertemente asociado al tipo de estrategia que fue seguido en la década de 1960 cuando se derriban y modifican los edificios del frente marítimo, incluyendo el mercado de A Laxe, para substituirlos por grandes hoteles y edificios de oficinas, se corresponde por lo tanto a la etapa desarrollista, donde como se puede observar, no era extraño realizar profundas modificaciones que afectasen de forma directa a la forma y las dinámicas socio-espaciales establecidas en el Casco Vello. El plan de alineaciones del castillo de San Sebastián, está por tanto todavía asociado a una visión moderna sobre la intervención en conjuntos históricos, a pesar de que no llegó a ser realizado en su totalidad, sí que se dio lugar a determinadas intervenciones como la construcción del nuevo ayuntamiento o la apertura del Paseo de Granada para unir de forma directa el Casco Vello con la calle Venezuela. El impacto de este plan de rehabilitación, ha podido ser constantemente verificado en los resultados obtenidos para las diferentes variables asociadas al space syntax, implicando una mayor integración de la zona alta del Casco Vello tanto a nivel local como global, con lo cual el resultado final, a pesar de la destrucción que ha implicado, fue un aumento de la integración espacial de la zona, lo cual aumenta la capacidad de actuar tanto como recorrido o lugar de destino y el valor general de la zona a largo plazo, al convertirse esta en una conexión natural entre la Puerta del Sol y la calle Venezuela.

Dentro también del primer grupo, aunque posterior en el tiempo y ya correspondiente a la etapa posmoderna, se encuentra el programa Abrir Vigo al Mar, el cual demuestra también una mejor adaptación a los resultados obtenidos para las variables de carácter global. Es posible determinar para este programa, que realiza una reestructuración del paseo marítimo orientada al uso turístico y comercial, lo cual implica intervenciones, por ejemplo en las vías de comunicación a través de la construcción de túneles subterráneos, para ampliar el espacio de uso peatonal. Estas intervenciones no demuestran un nivel de impacto similar a las del plan de alineaciones del castillo de San Sebastián, debido a que sus intervenciones suponen pequeñas variaciones a nivel espacial, las cuales producen un ligero aumento de la integración, sin embargo incluyen también variaciones a nivel funcional, las cuales se pueden observar en la aparición de un considerable número de equipamientos y servicios, especialmente de uso turístico y comercial, por tanto es posible verificar que se apropia de las zonas de integración alta y media asociadas al frente marítimo, para la implementación de dinámicas al servicio

de la industria turística y el establecimiento terciario, destacando los negocios de restauración, los cuales se asocian también al sector turístico, por lo tanto, Abrir Vigo al Mar es un programa que tiene por objetivo aumentar la demanda del frente litoral y la zona este del Casco Vello para el uso turístico, dando continuidad a las dinámicas iniciadas durante la década de 1960 con el derribo de los equipamientos de abastecimiento para la población en substitución de equipamientos destinados al uso turístico, pero con una estética posmoderna y una actitud mucho más respetuosa con el entorno histórico.

En el segundo grupo se encuentran el plan URBAN y el las intervenciones realizadas por el Consorcio del Casco Vello. Ambos casos pueden ser definidos como estrategias de rehabilitación posmodernas. A pesar de que existen notables diferencias entre ellas, ambas comparten una visión local a la hora de abordar el espacio urbano, ya que su intervención se limita al interior del conjunto histórico definido por el PEPRI del año 2006.

El impacto producido por las intervenciones de este tipo de estrategias, no produce directamente ninguna variación verificable a nivel espacial a través del space syntax, sin embargo es posible verificarlas observando la evolución de los equipamientos entre esta fase y la anterior. Llegando por lo tanto a poder afirmar que el rasgo más característico de este tipo de estrategias de rehabilitación es la aparición de un gran número de servicios y equipamientos en el Casco Vello, especialmente asociados al ámbito de la cultura y el turismo, los cuales aprovechan las cualidades intrínsecas del espacio y los gustos asociados a los consumidores posmodernos, en cuanto se refiere al consumo de espacios históricos como espacios de consumo cultural, comercial y turístico. Por lo tanto se da nuevo continuidad a la progresiva turistificación del Casco Vello, aunque de nuevo variando en los matices de las intervenciones.

Aunque las intervenciones de estos dos programas no representen cambios considerables en la trama urbana, es posible establecer una relación entre las actuaciones que han sido llevadas a cabo y las variables obtenidas a través del space syntax, llegando así a relacionar las intervenciones con la apropiación de espacios determinados que poseen características particulares, las cuales responden a los objetivos del plan en cuestión, este análisis será realizado a continuación en la próxima sección de esta fase de análisis, además de los asociados también al resto de intervenciones realizadas durante este período, para ello se recurrirá como en fases anteriores a la exposición de superposiciones y esquemas interpretativos que represente de forma visual estas relaciones entre características intrínsecas del espacio, uso del mismo, y procesos urbanísticos llevados a cabo.

4.5.3. SUPERPOSICIÓN DE LOS ELEMENTOS SOCIO-ESPACIALES

- A. Superposición de integración y elementos urbanos.
- B. Superposición de elección de flujo y elementos urbanos.
- C. Esquemas interpretativos.

A. Superposición de integración y elementos urbanos.



Fig. 4.5.3.1. Superposición integración global en mapa axial y acciones realizadas durante el plan de alineaciones del castillo de San Sebastián de la década de 1970 y durante el programa Abrir Vigo al Mar a partir de 1992.

La primera superposición a realizar, por orden cronológico, se trata de las intervenciones asociadas al plan de alineaciones del castillo de San Sebastián y el programa Abrir Vigo al Mar con la integración global. Ha sido escogida la integración global, ya que como se ha citado de forma anterior, estos planes urbanísticos muestran un marcado carácter global, ya que intervienen en el espacio aplicando esta perspectiva, motivo por el cual también han sido reunidos en un mismo diseño.

Se puede verificar para el plan de alineaciones del castillo de San Sebastián, de qué modo la implementación del nuevo ayuntamiento con las vías construidas al este del mismo, provocan un aumento de la integración en el eje Paseo de Granada- Abeleira Menéndez, lo cual termina por influenciar también a las líneas cercanas. Respecto al programa Abrir Vigo al Mar, es posible observar como la mayor parte de las intervenciones se sitúan en el renovado frente marítimo, el cual se encontraba ya en una zona de alta integración global, llegando incluso a aumentar tras la intervención.



Fig. 4.5.3.2. Superposición integración local en mapa de segmentos y acciones realizadas durante el programa URBAN sobre el espacio físico a partir de 1995.

Los siguientes programas a analizar serán el URBAN y el realizado por el consorcio del Casco Vello, para ellos se ha considerado necesario el empleo de la integración local, concretamente la asociada al mapa de segmentos, ya que demuestra mejor capacidad para analizar el espacio en una escala local, la cual coincide con la perspectiva de intervención de estos dos planes de rehabilitación.

Respecto a las intervenciones de rehabilitación realizadas por el plan URBAN sobre el espacio físico, destaca el gran porcentaje de calles rehabilitadas y dotadas de infraestructuras, además de una distribución uniforme de las intervenciones de rehabilitación de edificios por todas las zonas del Casco Vello, en la cual destaca la zona este por su mayor acumulación de edificaciones monumentales. Es posible verificar que el plan URBAN no se centra en una sola zona, si no que pretende mejorar las condiciones del entorno en su totalidad, aun así destaca la zona oeste del antiguo núcleo amurallado, entre la calle Alta y la plaza de la Constitución, como zona de elevada segregación tanto a nivel local como a nivel global, y en la cual no existen intervenciones del plan URBAN.



Fig. 4.5.3.3. Superposición integración local en mapa de segmentos y acciones realizadas durante el programa URBAN sobre las dinámicas socio-económicas a partir de 1995.

En segundo lugar, es necesario también comparar, de qué modo las intervenciones del plan URBAN son distribuidas desde el punto de vista de la integración local.

En este caso, es posible observar como la marcada centralidad de la Puerta del Sol ha ejercido un papel predominante como zona de atracción para el establecimiento de pequeñas y medianas empresas en el interior de la trama irregular. Verificando de nuevo la diferenciación entre la zona este y la zona oeste del Casco Vello, la cual se refleja en todas las fases de análisis. La zona oeste se sigue mostrando como espacio predominantemente residencial, a excepción de las zonas localizadas en la calle Elduayen, en la zona este la apropiación ha ido progresivamente variando, pasando de una función predominantemente comercial en la primera fase, hasta la progresiva inclusión de dinámicas culturales y turísticas, en fases posteriores.

Es posible también verificar como los equipamientos siguen también esta regla, siendo localizados en la zona este del Casco Vello, adyacentes a las plazas principales, debido a la buena integración y a la mayor acumulación de espacio representativo y monumental.



Fig. 4.5.3.4. Superposición integración local en mapa de segmentos y acciones realizadas por el Consorcio del Casco Vello sobre el espacio físico a partir de 2007.

El próximo punto a analizar se corresponde a las actuaciones de rehabilitación llevadas a cabo por el Consorcio del Casco Vello, las cuales serán también comparadas con la lectura local del espacio urbano, realizada a través de la variable integración local en el mapa de segmentos.

El resultado obtenido para esta superposición puede tener diferentes lecturas, en primer lugar, se puede observar el elevado nivel de deterioro espacial en las edificaciones de la parte alta del Casco Vello producido entre la década de 1960 y el inicio de la década del 2000, ya que el Consorcio del Casco Vello limita sus operaciones a edificaciones abandonadas y en elevado estado de deterioro. Haciendo posible establecer para esta zona una situación de rent-gap (Smith, 2012) con su consecuente elevada probabilidad de gentrificación. La rehabilitación de edificios por parte del Consorcio del Casco Vello, se ha limitado de momento a la zona alta del Casco Vello, una zona altamente segregada a partir de la apertura de la calle Elduayen, a finales del siglo XIX, y que ha aumentado considerablemente su integración en la década de 1970 con el plan de alineaciones, lo cual combinado a la elevada degradación espacial existente, ha dado lugar a una brecha potencial de renta, la cual está siendo aprovechada para atraer nuevos residentes a los edificios rehabilitados.



Fig. 4.5.3.5. Superposición integración local en mapa de segmentos y acciones realizadas por el Consorcio del Casco Vello sobre las dinámicas socio-económicas a partir de 2007.

Las intervenciones realizadas sobre las dinámicas socio-económicas son complementarias a las realizadas sobre el espacio físico, esta interrelación es más evidente en las actuaciones del Consorcio del Casco Vello que en el Plan URBAN, lo cual verifica la diferencia entre el objetivo final de ambas intervenciones.

Como se puede observar, la adjudicación de locales comerciales se concentra también en la parte alta del Casco Vello, por lo tanto, estos locales están directamente orientados a nuevos residentes o emprendedores que se quieran establecer por primera vez en la zona. Verificando la estrategia seguida por el Consorcio para la renovación demográfica del Casco Vello, claramente orientada a atraer a la clase creativa (Florida, 2003).

También se puede observar el inicio del proceso de rehabilitación en la calle Real y en la Ribera del Berbés, que de momento se ha limitado a la introducción de equipamientos, los cuales serán posteriormente complementados con espacio comercial y residencial.

Antes de pasar a la superposición entre la variable de integración y los equipamientos y espacio comercial, la cual viene siendo habitual en fases de análisis anteriores, se realizará una profundización en los datos obtenidos de las superposiciones analizadas hasta el momento, referentes a la relación entre las características intrínsecas en la trama urbana y los procesos de intervención.

En primer lugar es necesario establecer una diferencia en la forma de relación con el espacio urbano, establecida entre en plan de alineaciones del castillo de San Sebastián y el programa Abrir Vigo al Mar.

El plan de alineaciones del castillo de San Sebastián se desarrolla en una zona que se mostraba altamente segregada en fases de análisis anteriores, pretende por lo tanto mejorar la accesibilidad y conectividad de la zona con el resto del sistema, recurriendo a la renovación formal de la estructura viaria. Esta zona a pesar de su alta segregación, ha demostrado una fuerte unión vecinal durante la década de 1970, consiguiendo detener la mayor parte de la renovación espacial propuesta por el plan de alineaciones, posteriormente, el abandono y la degradación espacial asociada a la baja rentabilidad de la inversión inmobiliaria en la zona, terminaron por consolidar el proceso de degradación, y reducir el número de habitantes de la parte alta del Casco Vello ante la consolidación de actividades conflictivas como la prostitución o la presencia de personas con problemas de toxicomanía, las cuales se establecen en zonas de menor accesibilidad e integración espacial de forma natural. Por lo tanto, el plan de alineaciones del Casco Vello pretende ejercer una renovación espacial y demográfica de la parte del Casco Vello a través de la renovación espacial, la cual tiene por objetivo aumentar la integración a nivel global del espacio. El plan finalmente fracasa gracias a la oposición vecinal, pero no se consiguen frenar todas las actuaciones, como la construcción del nuevo ayuntamiento y las vías perimetrales asociadas al mismo. Estas intervenciones han implicado un considerable aumento de la integración en la zona, en el cual se puede intuir cual hubiera sido el resultado si el plan hubiese sido completado en todos sus aspectos. Posteriormente, el abandono por parte de la administración y la falta de atractivo para la inversión de capital, terminaron por consolidar el proceso de degradación, el cual no está ya tan asociado a la propia segregación espacial, hasta la intervención del Consorcio del Casco Vello iniciada en el año 2007.

En cuanto al programa Abrir Vigo al Mar, su relación con las propiedades intrínsecas en la morfología urbana, es en todo caso evidente. Tanto desde el punto de vista cualitativo como cuantitativo, el frente marítimo que va desde el inicio de la estación de transatlánticos hasta el final de los jardines del Náutico hacia el este, demuestra buenas condiciones a nivel de integración y de elección de flujo, además de ser un espacio fácilmente accesible. En la fase anterior, se asocia para esta zona, una apropiación del espacio por parte de las infraestructuras industriales, aunque se reserva también espacio para zonas verdes y equipamientos turísticos, aunque en una medida mucho menor que la existente en la actualidad. El programa Abrir Vigo al Mar, aprovecha la buena localización y configuración del frente marítimo tal y como se ha cido, para consolidar su caracterización como espacio de ocio y consumo comercial y turístico,

eliminando los obstáculos asociados a la infraestructura industrial y las vías de circulación en favor del tránsito peatonal, aunque mantiene una percepción de los desplazamientos a nivel global. Es posible definir las intervenciones del programa Abrir Vigo al Mar, como la apropiación de una zona de elevada integración en el sistema para las dinámicas de ocio y de consumo comercial y turístico, las cuales prevalecen sobre la infraestructura industrial para lograr así aprovechar un espacio con enormes potencialidades en el sector terciario, un proceso que se da como es lógico, en una etapa de tercerización de la economía española, caracterizada además por una visión posmodernista del espacio urbano (Foster, 1985), el cual está además estrechamente relacionado con el Casco Vello y con el ensanche de García Olloqui debido a su inmediata proximidad.

La importancia del programa Abrir Vigo al Mar con respecto al Casco Vello, a pesar de que sus intervenciones sobre el mismo se limitan a una pasarela de unión entre la plaza de la Piedra y el nuevo centro comercial de A Laxe, implican la teoría de la gentrificación de nueva construcción citada por Smith (2012) en la cual se indica que la construcción de nuevas edificaciones, especialmente las destinadas al uso turístico o al consumo dirigido como grandes centros comerciales, probablemente ejercen un importante impacto sobre las zonas inmediatas, entre las cuales se encuentra en este caso el Casco Vello. La consolidación del frente marítimo como espacio de uso temporal con función de ocio y consumo, han provocado un aumento en la percepción positiva del espacio por parte de los ciudadanos, lo cual ha implicado al mismo tiempo un aumento en el valor del suelo. Todos estos factores han sido determinantes para acompañar y complementar las estrategias de rehabilitación y revitalización llevadas a cabo por el plan URBAN o el Consorcio del Casco Vello.

La próxima estrategia sobre la que se irá a profundizar es el plan URBAN, es importante destacar que las intervenciones de este programa son coetáneas con el de Abrir Vigo al Mar, un paralelismo que se puede observar de forma visual en la mayor localización de rehabilitación de calles y fachadas en la zona noreste del Casco Vello, debido en parte a la mayor presencia de edificaciones monumentales y espacios públicos representativos, pero que puede ser también entendido como un acondicionamiento de nuevo recorrido planteado por la pasarela de unión entre la plaza de A Pedra y el centro comercial A Laxe, gracias a esta pasarela se facilitan las comunicaciones entre la Puerta del Sol y la estación de transatlánticos, aumentando así su capacidad para el establecimiento comercial, especialmente el orientado al turismo proveniente de la gran cantidad de viajeros de cruceros que visitan la ciudad todos los meses del año, y los cuales se establecen en la estación de transatlánticos, utilizando el centro comercial como la puerta de entrada del turismo hacia el Casco Vello. Por lo tanto, es posible afirmar que las estrategias de rehabilitación del plan URBAN y del programa Abrir Vigo al Mar, potencian la apropiación espacial de la zona este del Casco Vello de uso claramente temporal, asociado al turismo, asociando la alta integración producida por la presencia de las plazas a las zonas de mayor circulación y existencia de dinámicas socio-económicas, y aumentando al mismo tiempo la diferenciación entre la zona este y la zona oeste del Casco Vello. Es necesario apuntar, que el plan URBAN contó con

herramientas de participación social y también pretendía establecer estas dinámicas en el barrio, aunque de forma moderada y compatible con la residencia, incluyendo a sus habitantes originales en el nuevo mercado laboral que se pretende establecer. Tras la finalización de las actividades asociadas al URBAN, esta tendencia social ha ido disminuyendo, mientras las dinámicas asociadas al uso turístico y comercial no han parado de crecer.

Las actuaciones rehabilitadoras del URBAN se encuentran repartidas de forma uniforme por todo el Casco Vello, apreciándose una ligera mayor acumulación, como ya se ha citado, en la zona noreste. Esto se debe a que las intervenciones del URBAN sobre el espacio físico, tienen como objetivo mejorar las infraestructuras de saneamiento y las cualidades estéticas de las edificaciones que son consideradas más representativas dentro del conjunto, incluyendo las monumentales, y que se encontraban afectadas por la degradación, en muchos casos introducida tras las reformas poco respetuosas realizadas durante la etapa desarrollista. Esto quiere decir que el plan URBAN no tenía como objetivo la producción de nuevo espacio residencial con sus rehabilitaciones, si no que el objetivo era de carácter estético. Es importante hacer esta diferenciación debido a la relación que mantiene con la intervención sobre las dinámicas socio-económicas, las cuales en el caso del URBAN no incluyen la adjudicación de locales comerciales, si no que se basa en ayuda destinadas a PYMES, las cuales posteriormente seleccionan su lugar de establecimiento en el Casco Vello, la facilitación de la implantación de nuevas empresas en la zona no está directamente apoyada por el plan URBAN con un aumento en la oferta de vivienda, lo cual reduce la probabilidad de que se produzca gentrificación, sobre todo en un período de poca capacidad del Casco Vello para atraer inversión de capitales privados, los cuales estaban concentrados en la inversión en zonas periurbanas debido a su elevada rentabilidad en el periodo del boom de la construcción. Observando por lo tanto la figura 5.5.3.3, es posible verificar que los emprendedores han sido capaces de percibir de forma indirecta, la gran centralidad asociada a la Puerta del Sol y la buena integración de sus zona adyacentes, ya que la mayor parte de los establecimientos terciarios han sido establecidos allí, mientras en la zona oeste y en la zona sur o parte alta del Casco Vello, apenas existe asentamiento de emprendedores. Esto verifica la buena capacidad de las zonas cercanas a la Puerta del Sol para la aparición de dinámicas urbanas, sobre todo las asociadas al comercio, debido al equilibrado comportamiento que demuestran estas calles interiores del Casco Vello tanto desde el punto de vista global como local.

En último lugar, se establecerá también una profundización e interrelación entre las intervenciones de rehabilitación llevadas a cabo por el Consorcio del Casco Vello y las propiedades asociadas de forma intrínseca a la capacidad de la trama urbana analizada.

Del mismo modo que se han podido asociar las intervenciones del plan URBAN con el programa Abrir Vigo al Mar, lo mismo sucede entre el plan de alineaciones del castillo de San Sebastián y las intervenciones realizadas por el Consorcio del Casco Vello. En el caso de la parte alta de Casco Vello, ha existido continuamente una falta de preocupación por este espacio, el cual se puede verificar por ejemplo en las escasas

intervenciones que el plan URBAN previene para esta zona. Antes de la intervención del plan de alineaciones, el espacio puede ser definido como una zona no consolidada y residual limitada por dos barreras físicas, la calle Elduayen al Norte y la fortaleza de San Sebastián al sur, tras la intervención del plan de alineaciones la barrera situada al sur disminuye, aunque no desaparece, de hecho se hace visualmente más evidente debido a la altura desproporcionada del nuevo ayuntamiento, pero en el aspecto del desplazamiento es posible verificar un aumento de la integración a nivel global y también a nivel local. Tras el fracaso del plan de alineaciones, la zona queda de nuevo abandonada por el planeamiento urbanístico, y se consolida así su degradación socio-espacial hasta el punto de ser considerada una zona peligrosa.

En este contexto, comienza a intervenir en el año 2007 el Consorcio del Casco Vello, centrando sus esfuerzos en la zona alta del Casco Vello, como ya se ha citado continuamente olvidada por los diferentes planes urbanísticos y de rehabilitación. Tal y como se puede observar en las figuras 5.5.3.4 y 5.5.3.5, la parte alta del Casco Vello aparece en esta fase de análisis como una zona con una buena integración a nivel local, influenciada sobre todo por su cercanía a la Puerta del Sol y la consolidación del eje de unión con la calle Venezuela al sur, sin embargo a nivel espacial, el estado de degradación era muy elevado afectando a un gran porcentaje de edificios los cuales se encontraban directamente en estado de ruina como se observa en la figura 5.5.1.42. La estrategia seleccionada por el Consorcio del Casco Vello ante esta situación, fue la adquisición de las viviendas abandonadas y en ruinas para ser rehabilitadas y colocadas de nuevo en el mercado inmobiliario. Es complicado determinar la existencia de desplazamiento de residentes originales, el cual en todo caso habría sido en muy pequeña medida, esto implica que no se puede determinar este proceso como un fenómeno de gentrificación clásica, debido que no implica desplazamiento de habitantes originales, sin embargo y como se cita a continuación, sí que es posible relacionarlo con los procesos de gentrificación contemporánea.

Analizando las intervenciones del Consorcio del Casco Vello, es posible determinar como a diferencia del plan URBAN, el plan de acción es precisamente la creación de nuevo espacio residencial con el objetivo de atraer nuevos residentes a la zona, los cuales iniciarán el proceso de revitalización de las zonas actualmente menos integradas del Casco Vello. Este espacio residencial es complementado con espacio comercial orientado también a los nuevos residentes, y tal y como se ha citado en puntos anteriores, puede ser relacionado directamente con el establecimiento de actividades asociadas a la clase creativa. El aspecto de las rehabilitaciones, tiene en muchas ocasiones una estética que se puede relacionar con la estética post-estructuralista que Harvey (1998) define, en la cual para este caso en concreto, conviven construcciones de arquitectura popular y tradicional con las nuevas edificaciones en muchos casos contradictorias y desligadas de cualquier apreciación temporal.

De nuevo, la aparición de nuevas construcciones, en este caso de carácter residencial, puede ser determinada como un indicador de la aparición de gentrificación de nueva construcción (Smith, 2012), la cual a pesar de no implicar el desplazamiento directo de

población original, crea las condiciones necesarias para que se produzca un aumento de la demanda de vivienda en la zona, especialmente por la clase creativa, apoyada en la estética post-estructuralista y en el aumento de la oferta de consumo especializado en el sector cultural, gastronómico y comercial. Debido al contexto de total abandono de la parte alta del Casco Vello, es evidente que prácticamente la totalidad de los procesos de rehabilitación que pudiesen ser llevados a cabo tienen en cierto modo algún componente asociado a la gentrificación, lo cual no debe ser percibido en la etapa contemporánea como algo negativo, ya que el establecimiento de nuevos residentes y el aumento del atractivo del barrio a nivel funcional, comercial y residencial, suele ser positivo para los habitantes originales en la primera ola de gentrificación, aumentando las posibilidades de los mismos a nivel laboral y aumentando su integración social a través del mix social, sin embargo, es necesario alertar que existe la posibilidad de que el proceso continúe avanzando y consolidándose, llegando a producir un aumento desproporcionado en la demanda de vivienda lo cual implica directamente un aumento en el precio del suelo y de las rentas de alquiler, produciendo así un claro riesgo de aparición de situaciones de desplazamiento indirecto, tal y como cita Duque (2010), debido a la incapacidad de los residentes originales para asumir el aumento en el precio de la renta de alquiler o en los servicios establecidos en la zona, llegando incluso afectar a los residentes que han llegado en la primera ola de gentrificación, y produciéndose así una situación de supergentrificación. Es evidente por lo tanto, que existe una problemática mucho mayor con los residentes que habitan en régimen de alquiler que los propietarios, ya que estos segundos no se ven tan expuestos a un desplazamiento indirecto.

Para concluir esta extensa profundización en lo que se considera una parte fundamental de este estudio de caso y pasar al análisis de los próximos componentes gráficos, los cuales mantienen también relación con lo aquí establecido, es necesario establecer la verificación de procesos de gentrificación de nueva construcción asociados a las estrategias de rehabilitación posmodernas para el Casco Vello de Vigo, mostrándose en mayor medida en la parte alta del Casco Vello, aunque estos procesos han sido considerados positivos ya que no ha tenido de momento implicaciones negativas sobre la población original del barrio, si no que han aumentado la demanda de consumo del espacio y el aumento de las dinámicas de desplazamiento, comerciales, de ocio, culturales, etc. afectando incluso de forma positiva a los habitantes originales. Aunque a nivel general, la gentrificación localizada haya sido considerada de forma positiva, es cierto que también se identifican situaciones criticables, las cuales han implicado desplazamiento de dinámicas conflictivas, localizadas sobre todo en la parte alta del Casco Vello, estas situaciones abarcan la adquisición por parte del Consorcio del Casco Vello de los edificios en los que se estableció la prostitución de la calle Abeleira Menéndez, para posteriormente rehabilitarlos, expulsando de la zona este factor considerado negativo para la revitalización urbana, lo mismo sucede con el centro sanitario de apoyo a drogodependientes situado en la calle Elduayen, el cual ha sido desplazado hacia el barrio de Torreceira y en su lugar se ha establecido una joyería de lujo, todo ello con el objetivo de mejorar la calidad estética y el atractivo de la zona.



Fig. 4.5.3.6. Superposición integración global en mapa axial y equipamientos. 2015.

Al igual que en fases anteriores se recurrirá a continuación a la superposición de la lectura espacial realizada a través de la variable de integración, asociada al space syntax, con la localización de los principales servicios y equipamientos, a fin de establecer relaciones entre los mismos y también asociarlos con las estrategias urbanísticas con las cuales se puedan identificar.

Desde el punto de vista global, se puede verificar la hipótesis sobre la apropiación del espacio público del paseo marítimo para su uso temporal de carácter comercial, situando el centro comercial A Laxe en un punto estratégico como elemento organizador y catalizador de los desplazamientos y dinámicas que le rodean. En la zona del ensanche al este, se mantiene un elevado número de equipamientos coincidiendo con la fase anterior, aunque cabe destacar el aumento de las edificaciones destinadas a servicios financieros frente a los equipamientos culturales. Por último cabe destacar la aparición de un gran número de equipamientos en el Casco Vello, coincidiendo con la zona de mayor integración del mismo, los cuales serán analizados a continuación desde una perspectiva local.



Fig. 4.5.3.7. Superposición integración local en mapa de segmentos y equipamientos. 2015.

El claro contraste establecido al comprar las figuras 5.5.3.6 y 5.5.3.7, deja en evidencia el claro cambio de tendencia por parte de la administración respecto a la estrategia urbanística que compete al Casco Vello, entre esta fase y la anterior.

Es posible identificar un aumento del número de equipamientos en el interior de la trama irregular correspondiente al Casco Vello, entre los cuales destacan los de uso turístico y cultural. El aumento de equipamientos, se debe directamente a un cambio de perspectiva en las estrategias urbanísticas de la ciudad, pasando de una visión moderna a una posmoderna. Es posible verificar que existe una mayor acumulación de equipamientos en la zona cercana a la Puerta del Sol, incluyendo también las zonas anexas del ensanche, demostrando la gran centralidad de este espacio, hecho que intensifica la diferenciación entre una zona este y una zona oeste del Casco Vello, la primera mejor adaptada e y dotada frente a la segunda de carácter residencial y popular. Esto quiere decir que tanto la localización de equipamientos como los resultados obtenidos en la variable integración local, coinciden en la existencia de una zona sensible a la gentrificación en el entorno inmediato de las calles Alta y Poboadores.



Fig. 4.5.3.8. Superposición integración global y espacio terciario y comercial. 2015.

Para concluir el análisis sobre la relación entre la variable de integración y los elementos socio-espaciales, se realizará una superposición entre la integración global y las vías con mayor porcentaje de establecimiento terciario, para establecer qué tipo de relaciones mantienen y cuales se conservan desde fases anteriores.

Examinando la figura 5.5.3.8, es posible afirmar que las zonas de mayor porcentaje de establecimiento terciario continúan localizándose en la zona del ensanche colindante al eje Edluayen- Policarpo Sanz y Príncipe. Esto se debe a la propia configuración morfo-tipológica del espacio, la cual se puede definir como calles racionales, anchas y extensas las cuales albergan edificios de mayores dimensiones que los que existen en el Casco Vello, por lo tanto tienen una mayor integración global debido a la estructura racional, y tienen un mayor porcentaje de establecimiento terciario debido a la existencia de una infraestructura mucho más adaptada a la hora de recoger circulaciones a nivel global, además de estar altamente influido por la proximidad a la Puerta del Sol. El Casco Vello se muestra incapacitado para albergar un comercio que alcance esos valores de establecimiento terciario, concentrándose por lo tanto en el pequeño comercio y en la especialización turística y cultural.

B. Superposición de elección de flujo y elementos urbanos.



Fig. 4.5.3.9. Superposición de mapa axial de elección de flujo y equipamientos. Colores rojos y naranjas indican una mayor probabilidad de elección, amarillos y verdes indican una probabilidad de elección media y azules representan probabilidad de elección baja.

Para dar continuidad a la estructuración del análisis en cada una de las fases, es necesario realizar una lectura de las relaciones existentes entre los principales factores socio-espaciales y la variable elección de flujo.

En el resultado obtenido para el mapa axial en la variable elección de flujo, es similar al obtenido en la fase anterior, la lectura del mismo puede sin embargo complementar con los datos que han podido ser extraídos de los análisis hasta ahora realizados.

La única línea con un alto valor de elección de corresponder al tramo del eje Elduayen-Policarpo Sanz, esto se debe sin duda a la gran centralidad emanada desde la Puerta del Sol. Por lo tanto, los espacios cercanos o conectados a este eje, tendrán una mejor disposición en la trama urbana y por lo tanto un valor más elevado, lo cual se puede verificar en la gran acumulación de equipamientos que aglutina a su alrededor.



Fig. 4.5.3.10. Superposición de mapa axial de elección de flujo y espacio terciario. Colores rojos y naranjas indican una mayor probabilidad de elección, amarillos y verdes indican una probabilidad de elección media y azules representan probabilidad de elección baja.

A través de la superposición de la elección de flujo en el mapa axial y las calles de mayor porcentaje de establecimiento terciario, es posible complementar la afirmación realizada en la superposición con los equipamientos.

El elevado nivel de probabilidad de elección como recorrido a nivel global que muestra el tramo del eje Elduayen- Policarpo Sanz más cercano a la Puerta del Sol, se debe a la gran centralidad existente en este espacio por aglutinar e interrelacionar los dos subsistemas que conviven en la zona analizada, el Casco Vello y el ensanche de inicios de siglo XX.

La localización de las calles con mayor establecimiento terciario, parte desde este eje anteriormente citado, hacia el ensanche al este, y se establece exclusivamente en las vías de la trama racional, en las cuales las opciones de desplazamiento se distribuyen de forma uniforme, el Casco Vello se muestra con pocas capacidades en líneas generales para esta función, en una lectura similar a la de la integración global.

C. Esquemas interpretativos.



Fig. 4.5.3.11. Esquema interpretativo de la relación existente entre la integración global, los equipamientos y el espacio terciario.

En el esquema representativo de la integración global, se pretende aglutinar la totalidad de los principales factores socio-espaciales de la zona de análisis en comparación con esta variable, para reunir así en una sola representación gráfica la totalidad de las conclusiones extraídas hasta el momento.

Se puede verificar como la localización de equipamientos y las calles con mayor porcentaje de establecimiento terciario, están asociadas a las líneas de alta o media integración a nivel global, incluyendo las localizadas en el Casco Vello, ya que la zona este, inmediata a la Puerta del Sol, tiene unos niveles de integración global medios, confirmando así un menor número de equipamientos en las zonas más segregadas, lo cual no implica que no existan necesidades de los mismos, por ejemplo equipamientos educativos o sociales.



Fig. 4.5.3.12. Esquema interpretativo de la relación existente entre la integración local, los equipamientos y el espacio terciario.

Para complementar la lectura global, se realizará para esta fase un esquema interpretativo sobre la integración local, ya que se muestra necesario para analizar de forma satisfactoria la consolidación de equipamientos en el Casco Vello.

Es posible verificar desde el punto de vista local, como la zona en la que se localizan un mayor número de equipamientos para el Casco Vello mantiene unos niveles de integración altos o medios, y como los mismos van gradualmente descendiendo conforme la integración disminuye. Por lo tanto, existe para esta fase, tanto a nivel local como a nivel global, una estrecha relación entre la integración espacial y la localización de equipamientos, lo cual verifica la hipótesis sobre la apropiación temporal de espacio, orientada en funciones turísticas, culturales y comerciales, en favor de la apropiación residencial y las dinámicas asociadas a la cotidianidad.

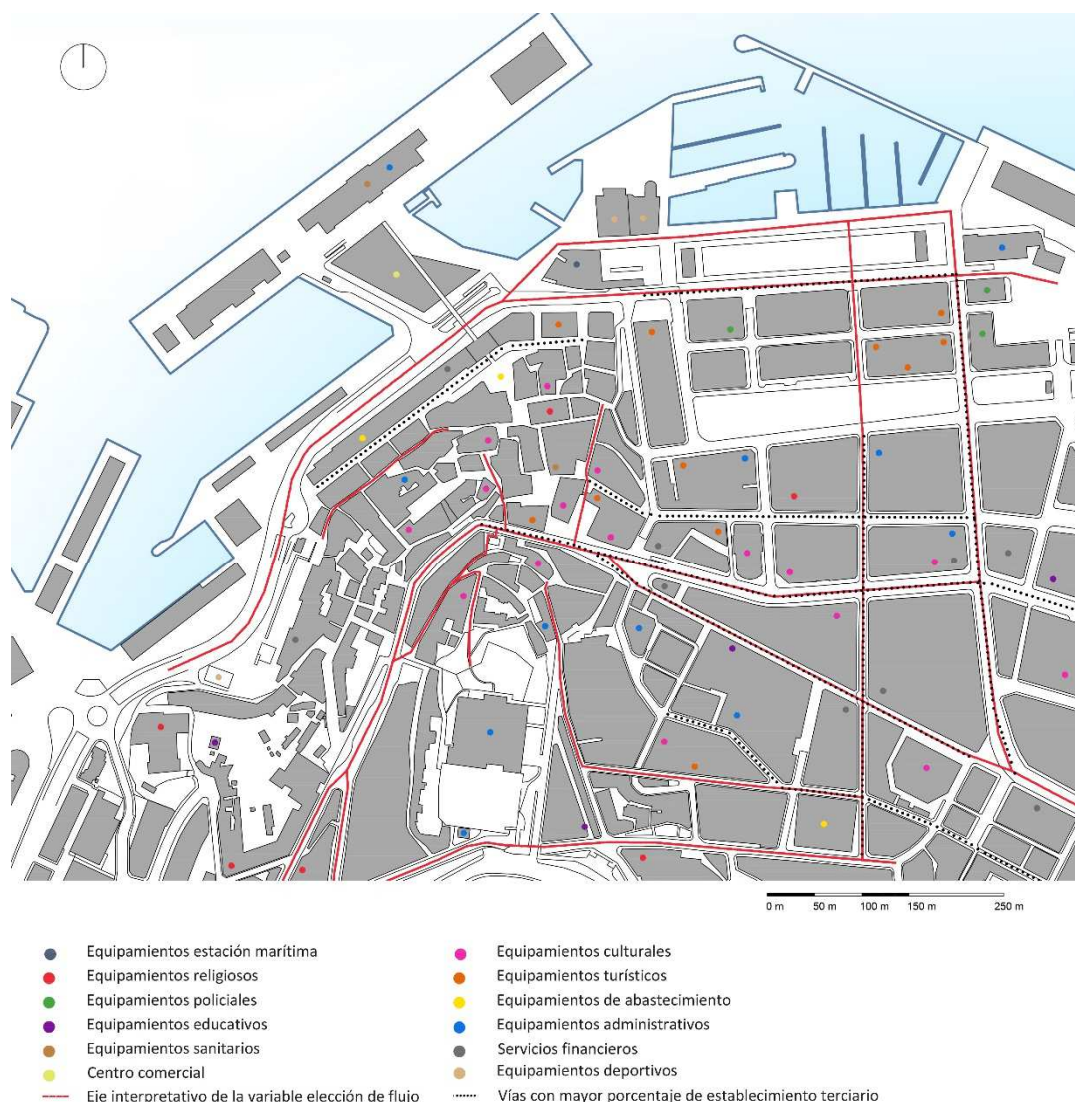


Fig. 4.5.3.13. Esquema interpretativo de la relación existente entre las principales líneas de elección de flujo, equipamientos y espacio terciario.

En el esquema representativo de la variable elección de flujo, se muestra una lectura interpretativa de las calles que se han considerado de algún modo predominantes en este aspecto, o lo que es lo mismo, que serían escogidas de forma más habitual para efectuar desplazamientos efectivos.

Se puede observar con mayor claridad, como existe una estrecha relación entre los valores de elección de flujo alto y el establecimiento terciario, al igual que sucede con los equipamientos. Es posible por lo tanto, identificar también una estrecha correlación entre la elección de flujo y la integración global, especialmente la obtenida a través del mapa axial, ya que demuestran una gran coincidencia.

Aunque existe un aumento muy significativo de equipamientos durante esta fase de análisis para el Casco Vello, la mayor parte de los mismos sigue situándose en calles con valores de integración global y elección de flujo significativos, localizadas en gran medida en el ensanche hacia el este, el cual sigue mostrando predominancia.



Fig. 4.5.3.14. Esquema interpretativo de la relación existente entre profundidad, equipamientos y espacio terciario.

Se introduce por primera vez en este estudio de caso, un esquema interpretativo de los elementos socio-espaciales en relación a la variable profundidad, debido a que muestra con claridad la separación entre zona este y zona oeste del Casco Vello, especificando de qué modo esta diferenciación espacial ha influido en el asentamiento de las dinámicas urbanas.

Las zonas con elevado nivel de profundidad, se corresponden a calles con dificultades a nivel de accesibilidad desde el punto de vista global, es posible observar una nula acumulación de dinámicas urbanas que impliquen una apropiación temporal del espacio, lo cual indica que en estos espacios se suceden dinámicas de apropiación del espacio continuadas en el tiempo por parte de sus residentes, es decir que tienen una función predominantemente residencial, demostrando así como un elevado nivel de profundidad puede ser apropiado para el uso residencial.

Antes de introducir por primera vez el mapa de isovistas en este estudio de caso, se procederá a realizar una síntesis interpretativa de los datos anteriormente analizados.

La principal verificación que se ha podido confirmar, es la separación espacial entre la zona este y la zona oeste del Casco Vello, la cual tiene implicaciones a nivel de apropiación espacial, observables por ejemplo en el establecimiento de servicios y equipamientos.

La zona este del Casco Vello se encuentra bien integrada a nivel local y a nivel global, lo cual ha implicado una mayor tercerización del espacio y una mayor presencia de métodos de apropiación temporal del espacio, es decir, la función terciaria se sobrepone a la función residencial, lo cual se puede asociar a las estrategias promovidas por el programa Abrir Vigo al Mar o al plan URBAN.

La localización de las calles con mayor porcentaje de establecimiento terciario y equipamientos demuestra esta diferenciación, localizándose la mayor parte las mismas hacia el este, aunque en su gran mayoría situadas en el ensanche y no en el Casco, mostrando valores elevados conforme se reduce la distancia con la Puerta del Sol.

La zona oeste por lo tanto, se muestra como una zona residencial sensible, ya que se encuentra muy cercana a las zonas de gran centralidad de la Puerta del Sol, aunque es poco accesible y está poco integrada con respecto a la citada Puerta del Sol, lo cual se puede asociar con unas buenas condiciones para albergar las dinámicas residenciales, es decir, mayor tranquilidad, menor tránsito de personas realizando apropiación temporal del espacio, etc., pero al mismo tiempo, existe la posibilidad de que los fenómenos de tercerización y gentrificación que han sido analizados hasta el momento en la zona oeste y en la parte alta del Casco Vello, terminen ejerciendo o desplazando su influencia hasta esta zona y provocando situaciones complicadas respecto a los residentes que aquí se localizan, los cuales como ya se ha citado en numerosas ocasiones están compuestos por clases populares, obreros, marineros, etc.

Para concluir este estudio de caso, se añadirá una última perspectiva de análisis, con la cual se pretende analizar a pequeña escala, de qué modo se ha distribuido y relacionado tanto el programa URBAN como las actuaciones realizadas por el Consorcio del Casco Vello a nivel espacial, centrándose sobre todo en medidas visuales a pequeña escala, con el objetivo de añadir un último nivel de aproximación que permita concretar la lectura del Casco Vello y fortalecer las conclusiones extraídas del análisis espacial hasta el momento, o incluso aportar algunas nuevas.

Para realizar esta última aproximación, será utilizado el mapa de isovistas introducido por Benedikt (1979), el cual ofrece una visión axial de un sistema a pequeña escala, trazando una gran cantidad de líneas axiales para lograr así definir la totalidad del espacio. La variable aplicada será la integración visual, la cual puede ser comparada con la integración en el mapa axial, ya que sigue los mismos principios con la diferencia de que muestra una precisión mucho mayor.

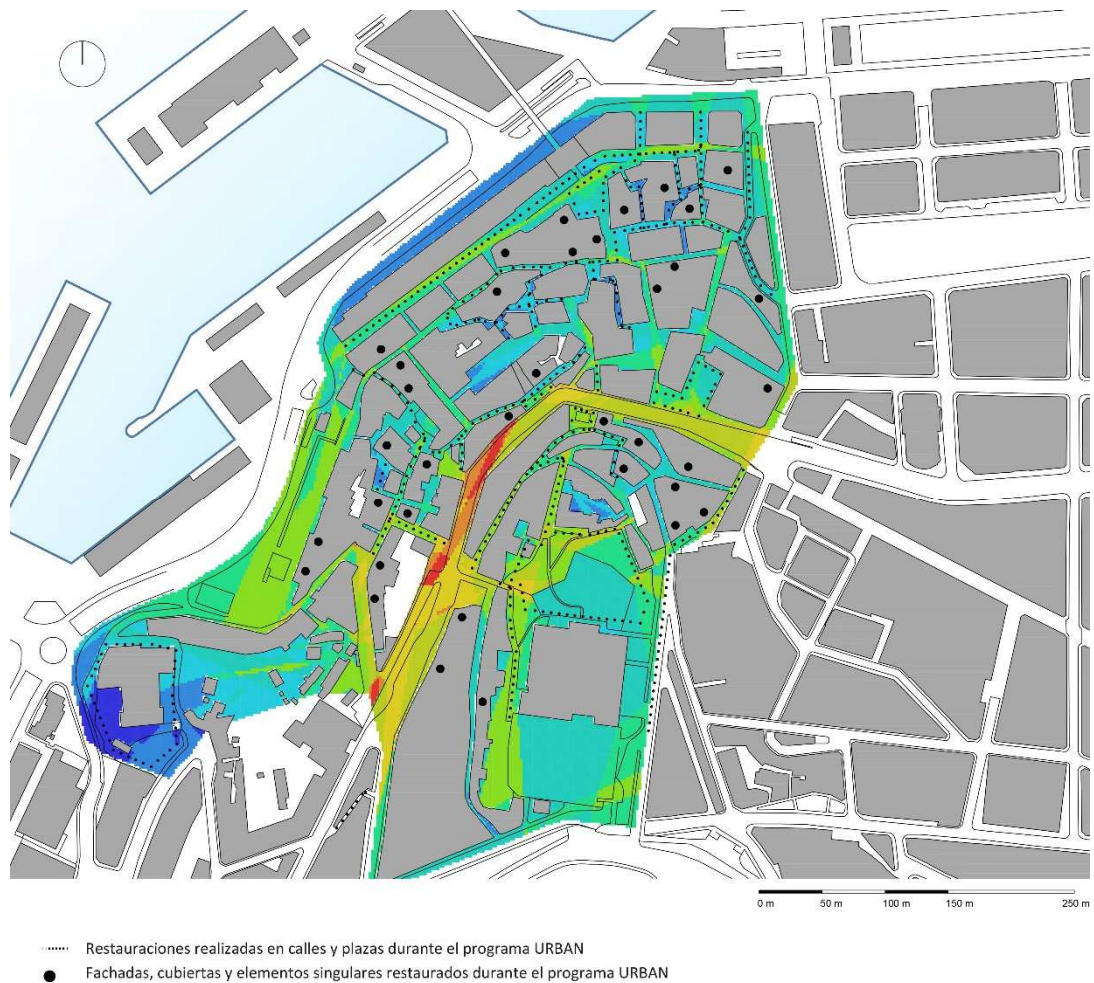


Fig. 4.5.3.15. Superposición de mapa de isovistas de integración visual y rehabilitaciones sobre el espacio físico realizadas durante el programa URBAN.

Se puede observar como el mapa de isovistas, no hace sino confirmar la elevadísima integración de la calle Elduayen respecto al resto del Casco Vello, actuando como vía estructuradora, la cual desarrolla la relación entre la trama irregular y la trama regular provocando buenos niveles de integración tanto a nivel local como a nivel global en las zonas del Casco Vello mejor interconectadas a la misma.

Respecto a la localización de las rehabilitaciones llevadas a cabo por el programa URBAN, es posible verificar como se acumulan en la zona noreste, complementando las intervenciones del programa Abrir Vigo al Mar y ocupándose del espacio de mayor monumentalidad, el cual tiene además en las plazas, nodos de integración media alta, los cuales reafirma la buena integración de la zona. A pesar que se puede verificar una mayor acumulación en esta zona, a nivel general las intervenciones se distribuyen de forma uniforme por el Casco Vello, debido a que atienden en mayor medida a una necesidad de determinados inmuebles con valor cultural o arquitectónico, de ser rehabilitados por su estado de degradación, al contrario que las intervenciones del Consorcio del Casco Vello, en las cuales se rehabilita con el objetivo de introducir nueva población, y se actúa en gran medida sobre edificios que se encuentran en ruina.

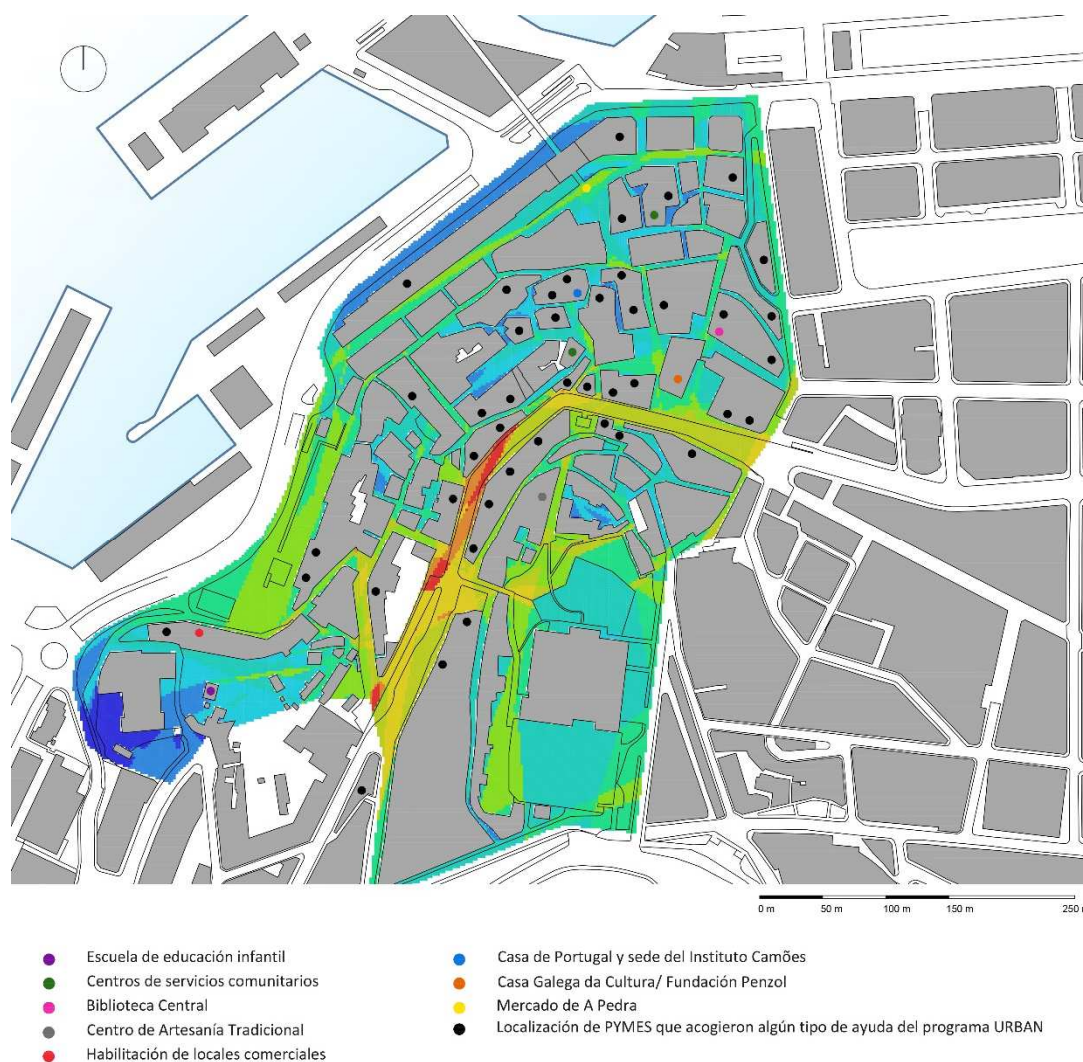


Fig. 4.5.3.16. Superposición de mapa de isovistas de integración visual y rehabilitaciones sobre las dinámicas socio-económicas realizadas durante el programa URBAN.

Respecto a las intervenciones sobre las dinámicas socio-económicas, es posible observar como se establece una relación mucho mayor con la integración visual. Esto es lógico, ya que el establecimiento de negocios, especialmente los de carácter comercial, se sitúan de forma prioritaria en calles con una integración aceptable, lo cual quiere decir que buscan espacios en los cuales existan buenas condiciones como lugar de recorrido o destino.

Este fenómeno se puede observar claramente en la acumulación de empresas que deciden abrir sus negocios en la calle Elduayen y en la zona este del Caso Vello, adyacente a las plazas principales, un dato que contrasta con la práctica inexistencia del establecimiento de empresas en la zona oeste o en la parte alta del Casco Vello, ya que se trata de zonas con mayores dificultades de accesibilidad, especialmente la zona oeste, y también demuestran niveles de integración visual bajos. Se puede confirmar de nuevo con el mapa de isovistas, la existencia de una marcada dicotomía este- oeste.

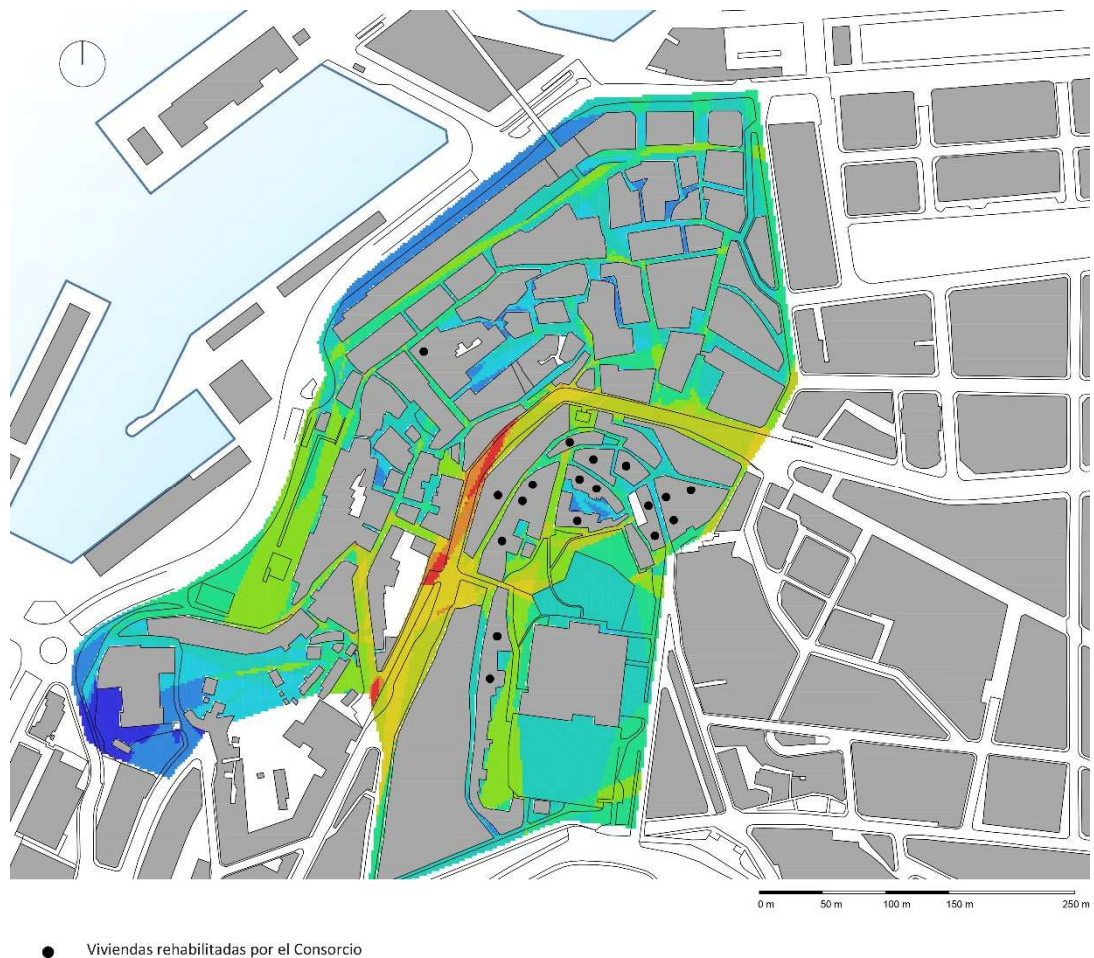


Fig. 4.5.3.17. Superposición de mapa de isovistas de integración visual y rehabilitaciones sobre el espacio físico realizadas por el Consorcio del Casco Vello.

Respectivamente a las intervenciones realizadas por el Consorcio del Casco Vello sobre el espacio físico, es posible verificar como las mismas se centran en la parte, aunque demuestran una mayor acumulación en las calles adyacentes a Abeleira Menéndez, la cual muestra una integración visual baja al contrario que las zonas situadas al oeste de la parte alta del Casco Vello.

La localización de las edificaciones rehabilitadas por el Consorcio para uso residencial, puede ser interpretada de la siguiente manera, para animar la inversión de capital privado en la zona, el Consorcio da el primer paso rehabilitando los inmuebles situados en zonas de mayor segregación y degradación espacial, de ese modo se consigue mejorar la percepción estética y ambiental del espacio además de animar nuevas inversiones que complementen las realizadas por el Consorcio en las zonas más críticas de la zona alta del Casco Vello, esta estrategia puede desplazarse a la zona oeste del Casco Vello en los próximos años y debe ser analizada con profundidad ya que implica un profundo riesgo de convertirse a largo plazo en un proceso de gentrificación negativa.

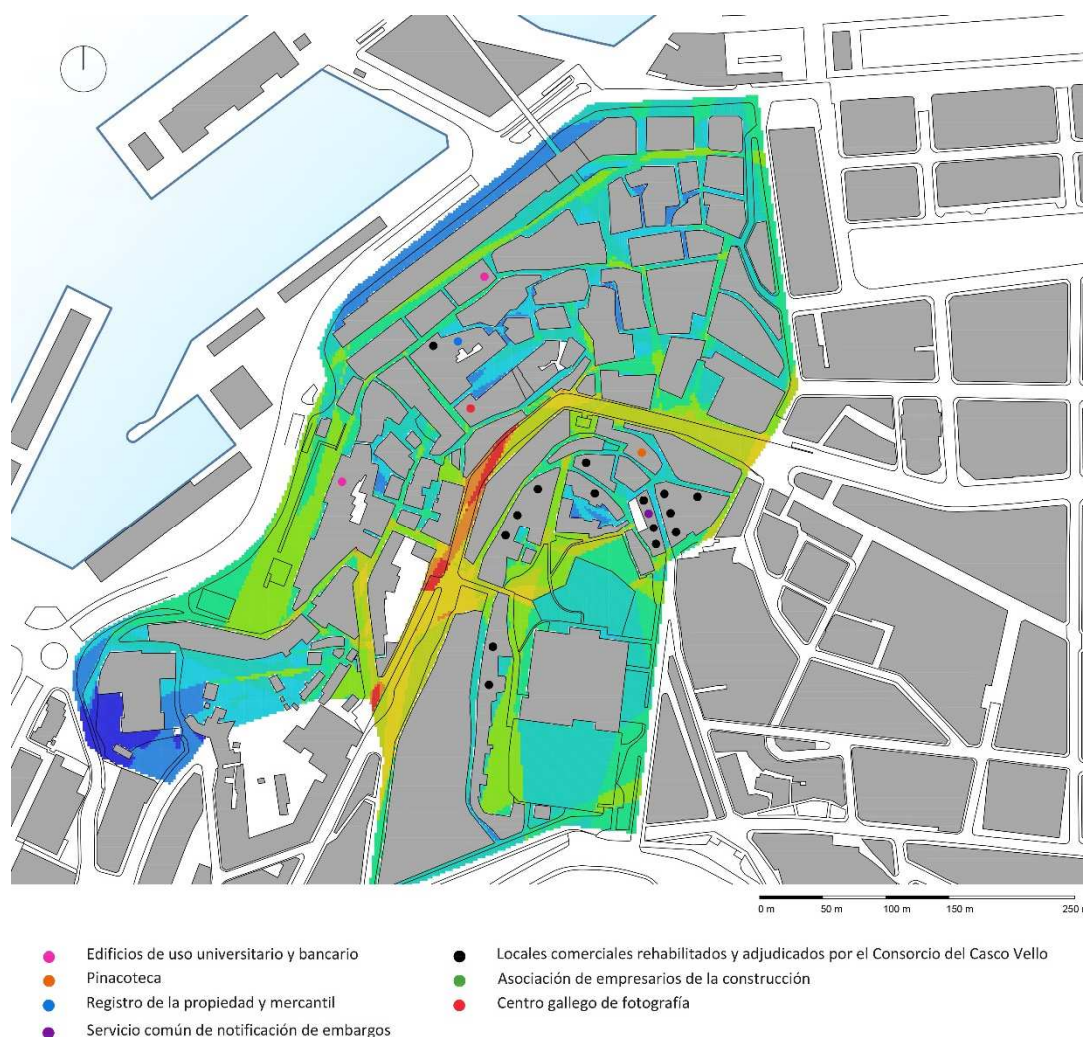


Fig. 4.5.3.18. Superposición de mapa de isovistas de integración visual y rehabilitaciones sobre las dinámicas socio-económicas realizadas por el Consorcio del Casco Vello.

Las intervenciones sobre las dinámicas socio-económicas, realizadas por el Consorcio del Casco Vello en la parte alta del Casco Vello (sur) y que comienzan a extenderse a la calle Real y a la ribera del Berbés, zonas asociadas a la zona oeste del mismo, muestran una estrategia similar a la empleada para distribuir el espacio residencial.

Se introduce en las zonas más conflictivas desde el punto de vista de la integración visual, una serie de dinámicas asociadas a la aparición de empresas innovadoras y progresistas, asociadas a la clase creativa, lo cual se puede decir que aumenta en gran medida la integración del espacio aunque de una forma no cuantitativa, si no cualitativa.

Estas intervenciones se complementan también con otras perimetrales, aunque la mayor acumulación en calles conflictivas como Abeleira Menéndez, por la existencia en la misma de actividades no predominantes como la prostitución, es evidente y al mismo tiempo indicativo de una clara intención de renovación demográfica para la zona.

Para dar por finalizado el estudio de caso y realizar la unión con el siguiente capítulo, dedicado ya a la sistematización del trabajo realizado, se realizará una lectura interpretativa de los factores más relevantes presentados en esta fase de análisis.

En la cuarta y última fase de análisis, se ha podido observar de qué modo los procesos ocurridos en fases anteriores terminan por generar un ambiente que propicia la aparición de las estrategias de urbanismo de rehabilitación posmoderno, estrechamente relacionado además con el fenómeno de la gentrificación. Por tanto, es en esta última fase cuando se puede hablar de gentrificación en algunas zonas del Casco Vello de modo más evidente, aunque esto no quiere decir que no exista una necesidad de rehabilitación, ya que como se ha podido analizar, el nivel de degradación espacial ha llegado a ser tan grande que un alto porcentaje de los edificios del barrio se quedaron vacíos o directamente en estado de ruina entre la década de 1960 y finales de la década de 1980, cuando comenzó a aparecer un interés por la rehabilitación integral de espacios históricos debido al impulso llevado a cabo por las administraciones, que hasta entonces se preocupaban exclusivamente del crecimiento periurbano, quedando así el Casco Vello como un barrio carente de todo tipo de necesidades básicas como por ejemplo un sistema de saneamiento efectivo, y provocando un progresivo desplazamiento de los habitantes que disponen de recursos hacia otras zonas de la ciudad que ofrecen mejores condiciones de vida, quedando allí en su gran mayoría los habitantes más desfavorecidos.

Es evidente por tanto, que un proceso de rehabilitación se muestra completamente necesario en la etapa contemporánea de Casco Vello, aunque existen multitud de formas para abordar este tipo de procesos. En este caso, lejos de las teorías propuestas por autores como Kevin Lynch, Theo Cosby, Christopher Alexander o Henri Lefebvre entre muchos otros, los cuales pusieron el foco de atención sobre el entorno a intervenir, intentando abarcar la mayor parte de la realidad en los factores condicionantes de la intervención, entre los cuales destaca la participación ciudadana y la consideración de sus reclamaciones y necesidades, algo que fue progresivamente dejado de lado en favor de otro tipo de intervenciones más cercanas a la manipulación de la historia en favor de las tendencias de consumo y mercado, debido a que los centros históricos, como sucede en Vigo, son zonas con una fuerte centralidad y ofrecen por lo tanto grandes oportunidades para los inversores, siempre y cuando sea posible realizar una revitalización urbana acompañada en muchas ocasiones si se considera necesario de una renovación demográfica, para así eliminar las dinámicas consideradas indeseables del centro de la ciudad.

A continuación se dará comienzo a la fase final de este trabajo, la sistematización y conclusión, en la cual se realizará una última síntesis interpretativa de la totalidad de los procesos estudiados y se dará también respuesta a los objetivos planteados en la introducción.

5. SISTEMATIZACIÓN

5.1. INTERPRETACIÓN GENERAL DE LOS RESULTADOS OBTENIDOS DURANTE EL ANÁLISIS.

A lo largo del desarrollo del estudio de caso, han sido analizados diferentes procesos en referencia al centro histórico de Vigo, concretamente centrando la atención sobre el área que se corresponde al Casco Vello, es decir, el núcleo medieval a partir del cual nació y creció la ciudad, con el objetivo de comprender e interpretar de forma correcta y coherente el proceso urbanístico que ha ido progresivamente evolucionando hasta culminar en los diversos planes de rehabilitación y revitalización de la zona. Durante este apartado final, se realizará una lectura interpretativa de todo el proceso, para poder así determinar y precisar cómo ha evolucionado, desde una etapa en la que era el único espacio urbano de la ciudad, pasando por su posterior abandono y degradación para finalmente terminar en su etapa posmoderna de reinversión, revitalización y renacimiento urbano, resaltando y destacando las conclusiones que se han extraído de la realización del análisis.

Para conseguir determinar si han aparecido en algún momento determinado indicadores de gentrificación, es necesario analizar, no solo los procesos de rehabilitación urbana, sino también el proceso de degradación del Casco Vello, ya que se trata del fenómeno principal que provoca una brecha potencial de renta, del mismo modo, para analizar el proceso de degradación es necesario conocer el estado original, no solo desde el punto de vista espacial, sino también desde el punto de vista de las dinámicas socio-económicas que en él se desarrollaron, así como de sus habitantes originales. El análisis total de la fase posmoderna solo puede ser realizada de forma satisfactoria si se tienen en cuenta estos factores, los cuales es necesario retroceder en la historia para poder así localizarlos y fundamentarlos, estableciendo relaciones con los procesos que se dan en la actualidad.

Antes de comenzar con la lectura interpretativa, será desarrollada una cronología que pretende densificar la información más relevante, a través de la cual se puede explicar todo el fenómeno teniendo en cuenta cada una de las fases de análisis, incluso determinando de qué modo, cada una de ellas tienen una influencia decisiva, no solo en la aparición de gentrificación, si no en el desarrollo urbano que ha dado lugar al centro histórico posmoderno y contemporáneo en Vigo. Para representar todos estos conceptos relativos al Casco Vello, se ha considerado fundamental establecer las zonas de segregación espacial obtenidas a través de la aplicación del space syntax y verificadas por los datos cualitativos, superponiéndolas con las principales dinámicas que representan los fenómenos cotidianos y los procesos urbanísticos como el espacio construido, la localización de equipamientos, las calles con localización de comercio informal y las calles con mayor porcentaje de establecimiento terciario, atendiendo siempre a una lectura temporal en la que se observa la evolución de las mismas.

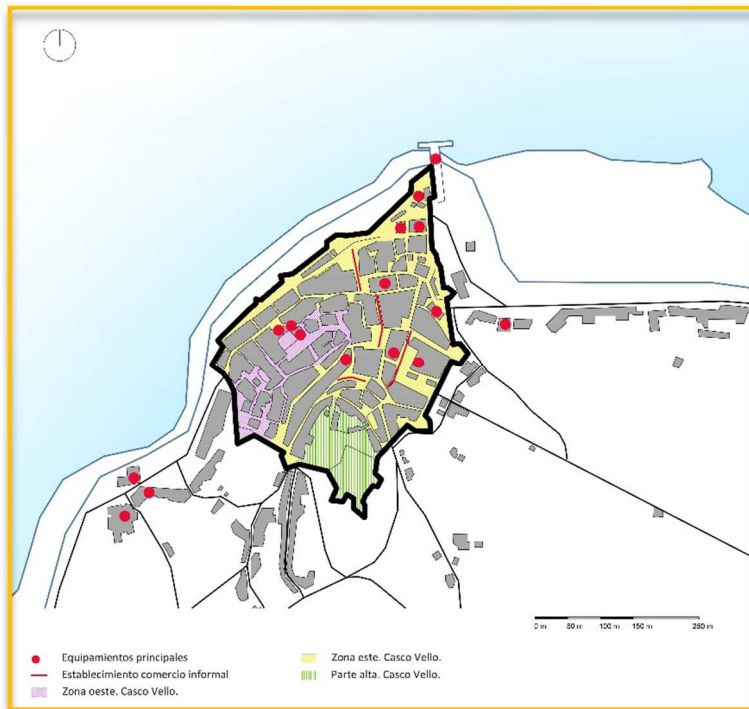


Fig. 5.1.1. 1860.

SIGLO XIX: 1860

- Etapa pre-industrial.
- Separación clasista del espacio.
- Comercio informal en plazas.
- Zonas oeste y sur ligeramente segregadas.



Fig. 5.1.2. 1860.

S.XIX

1860

1910

1860-1910

- Inicio período industrial.
- Desarrollo portuario.
- Expansión urbana y ensanches.
- Explosión demográfica
- Desplazamiento de dinámicas urbanas hacia la nueva zona de construcción.



Fig. 5.1.3. 1910

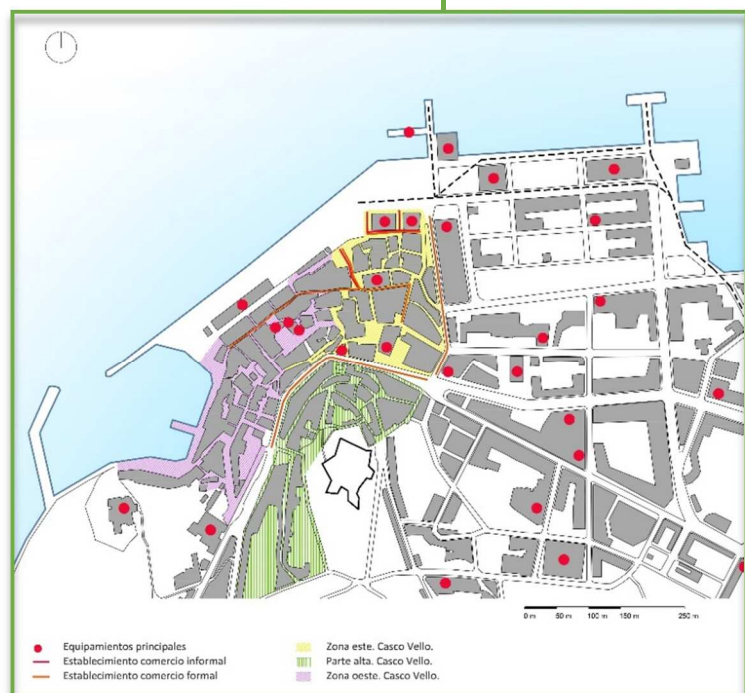


Fig. 5.1.4. 1910

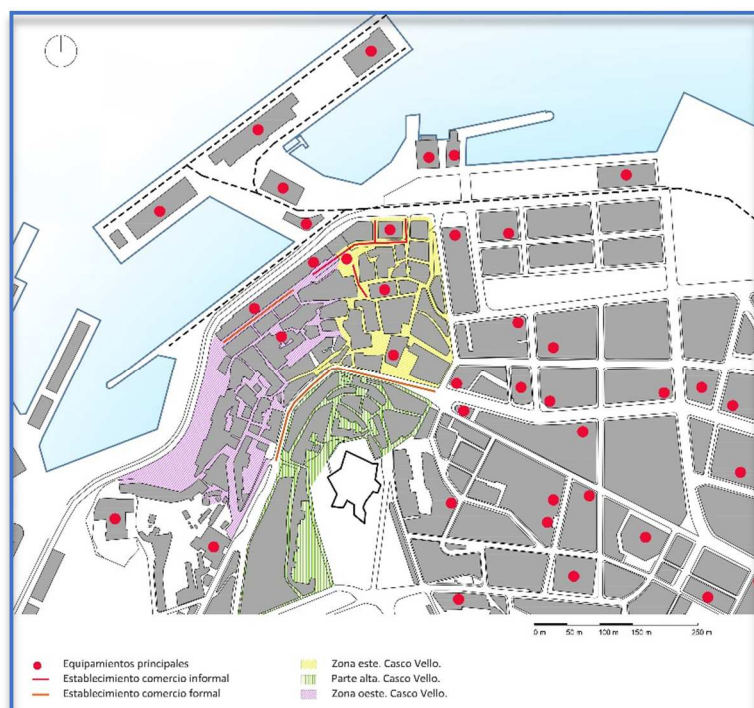


Fig. 5.1.5. 1960.

1910- 1960

- Casco Vello como espacio insalubre.
- Propuestas de renovación urbana.
- Especulación y gentrificación de nueva construcción.
- Degradación y segregación socio-espacial.
- Desarrollo turístico en el frente marítimo.



Fig. 5.1.6. 1960.

1910

1960

2015

1960- 2015

- Estrategias de rehabilitación posmodernas.
- Especialización de los sectores turístico y cultural en el Casco Vello.
- Gentrificación.
- Casco Vello al servicio de las tendencias de consumo y mercado.



Fig. 5.1.5. 2015

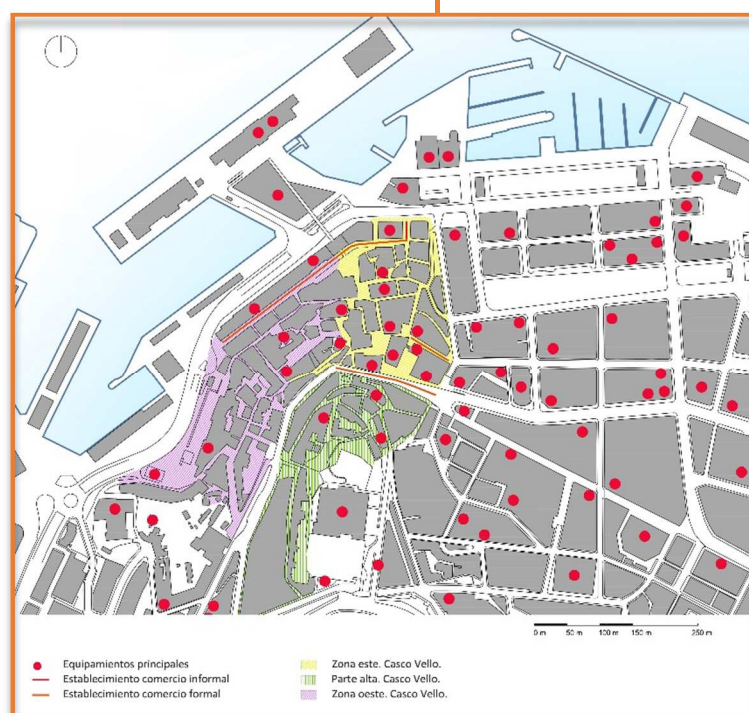


Fig. 5.1.6. 2015

Se puede observar en la cronología presentada en las páginas anteriores, de qué modo se relacionan de forma linear en el tiempo, los diversos procesos que han configurado el ambiente del Casco Vello desde su etapa pre-industrial hasta la etapa contemporánea.

Respecto a la gentrificación, es posible también observar cómo se dan gran parte de los indicadores referidos en la fundamentación teórica, en lo referente al Casco Vello de Vigo, es posible identificar cada uno de ellos en una fase determinada y relacionarlos con un pensamiento urbanístico o arquitectónico determinado, además de establecer de qué modo han contribuido de forma individual al aspecto global del fenómeno.

En primer lugar, el fenómeno denominado como gentrificación parte de la idea de la renovación socio-espacial de un entorno determinado, aunque también son determinantes otros factores como la degradación espacial o la funcionalidad del espacio, normalmente asociada a su localización central en el entorno urbano. La descripción es amplia y abarca procesos relacionados con tanto con el pensamiento modernista y moderno como con las teorías posmodernas.

En el caso de Vigo, es posible determinar que existe claramente un evidente proceso de degradación espacial y funcional, la cual es acompañada por la degradación social como consecuencia. Este proceso está asociado a la segunda y tercera fase del estudio de caso.

En la segunda fase de análisis correspondiente a 1910, el comienzo del desarrollo urbanístico y la expansión demográfica contribuyen a la desvalorización del Casco Vello, debido principalmente a una cuestión funcional claramente asociada a una visión modernista del espacio urbano. La mayor parte de funciones asociadas al comercio formal y a la localización de servicios y equipamientos, va progresivamente desplazándose hacia las nuevas zonas de construcción, quedando el Casco Vello poblado principalmente por clases populares y manteniendo como base principal de su actividad, la pesca y el comercio informal, además se da también la aparición de equipamientos de abastecimiento, lo cual corrobora la importancia del comercio orientado a los bienes de necesidad básica como la alimentación frente a otro tipo de dinámicas asociadas a clases sociales más elevadas como la burguesía, que basaba su economía principalmente en el desarrollo portuario e industrial. Por lo tanto, el Casco Vello se asocia económicamente al sector primario, al sector terciario especializado en la venta de productos procedentes también del sector primario y en parte también al sector secundario ya que acoge a trabajadores portuarios. Los ensanches por contra, se consideran asociados a las clases elevadas y fundamentan su economía en el sector secundario, pero no como trabajadores si no como emprendedores, este trasvase de funcionalidades que se da durante el período transcurrido entre la primera y la segunda fase de análisis, está acompañado de un aumento de la segregación espacial en las zonas oeste y sur del Casco Vello, corroborado de forma cuantitativa y directamente asociado a la apertura de la calle Elduayen, la cual divide el Casco Vello provocando un descenso de la accesibilidad en las zonas citadas. Este fenómeno demuestra con claridad el inicio del proceso de degradación funcional en el Casco Vello, directamente relacionado con la implementación de estrategias urbanísticas de carácter modernista, y también la

separación clasista del espacio, en la cual el Casco Vello comienza a ser asociado a las clases populares y al proletariado.

De nuevo haciendo referencia a la gentrificación, la tercera fase de análisis también se demuestra fundamental en el desarrollo de este proceso. En esta fase se da una consolidación de la degradación del entorno del Casco Vello a todos los niveles, sin embargo también surgen por primera vez fenómenos urbanísticos asociados a una primera oleada de gentrificación, los cuales se consolidan a través del empleo de estrategias relacionadas en gran medida con el pensamiento moderno, pero definitivamente influenciadas por el desarrollismo español.

La tercera fase de análisis, da por tanto, continuidad a la fase anterior. Se intensifica el desplazamiento de todo tipo de dinámicas existentes en el Casco Vello hacia otras partes de la ciudad, mientras se consolida progresivamente en la zona una economía fundamentada en la población que allí se encuentra establecida, citando la actividad pesquera y comercial como fundamentales, pero coexistiendo con otras actividades informales que además del comercio de pescado puntual en plazas al aire libre, comienza a ser asociado a partir de mediados del siglo XX con el contrabando, consolidado en la plaza de A Pedra, o la prostitución asentada en la parte alta del Casco Vello, lo cual corrobora como las intervenciones espaciales sumadas a las estrategias de carácter modernista y moderno, produjeron en el plazo de aproximadamente un siglo, graves problemas sociales en la zona directamente asociados a su segregación socio-espacial y a su degradación espacial y funcional.

Relativamente al último período de la tercera fase de análisis, a pesar de que el proceso de degradación continúa su consolidación hasta aproximadamente finales de la década de 1980, aun así en la década de 1960 se da lugar a las primeras intervenciones que han podido ser asociadas a un fenómeno de gentrificación de nueva construcción, aunque tienen un carácter desarrollista apoyado en algunas coincidencias con las teorías sobre centros históricos promulgadas por el movimiento moderno. De este modo, las intervenciones contribuyen a la degradación general zonas adyacentes a través de la construcción de edificios de gran altura que terminan por generar una barrera visual hacia el mar y contribuyen a la segregación espacial del entorno, con el objetivo de aprovechar el frente litoral para el uso turístico, residencial y laboral, esta última con la construcción de un edificio de oficinas. La introducción de este tipo de dinámicas en el frente litoral, el cual era ampliamente utilizado por las actividades de los habitantes del barrio por ejemplo con la localización de uno de los mercados de pescado principales, constituye un fenómeno de apropiación espacial de un entorno fundamental para el desarrollo económico de los residentes de la zona para convertirlo principalmente en una zona de uso turístico, desplazando gran parte de las actividades económicas que allí se producen en favor de la introducción de otras nuevas destinadas a una explotación por parte de personas no residentes, y con un carácter de consumo temporal y no asociado a la cotidianeidad. Es posible concluir por tanto, que en esta fase se consolida claramente la degradación socio-espacial del Casco Vello, al mismo tiempo que se muestran intenciones de una renovación funcional, especialmente en la zona este, la

cual provoca la aparición de un primer fenómeno de gentrificación, aunque también muy asociado a las políticas de potenciación del turismo provenientes de la estrategia desarrollista.

La cuarta y última fase de análisis, corresponde por tanto la evolución natural asociada a la gentrificación, encontrándose en la etapa contemporánea todavía en desarrollo y haciendo necesario complementar este análisis en períodos futuros. Hasta el momento, ha sido posible determinar como a pesar de que el paso a la mentalidad posmoderna, especialmente en lo referido al consumo de centros históricos, se da en España de manera tardía, los resultados han sido similares a los de otros ejemplos analizados en la fundamentación teórica. Por tanto, es posible determinar de qué modo la gentrificación aparece en el centro histórico de Vigo a través del urbanismo de rehabilitación posmoderno coincidiendo con gran parte de los casos e indicadores descritos en la fundamentación teórica.

La segunda y tercera fases de análisis, se demuestran por lo tanto tan fundamentales como la cuarta para obtener una comprensión del fenómeno de gentrificación en el Casco Vello de Vigo adaptado a lo descrito en la teoría analizada, correspondiendo la primera fase de análisis a una descripción del estado original para tener así un punto de partida que ofreciese una clara visión del contraste urbanístico producido durante el último siglo y medio.

El urbanismo de rehabilitación posmoderno, ha intentado revalorizar el Casco Vello de Vigo y mejorar su integración funcional y socio-espacial a través de programas como Abrir Vigo al Mar, Urban o el plan gestionado por el Consorcio del Casco Vello, sin embargo, en la mayor parte de las ocasiones, estos planes y estrategias urbanísticas han terminado por generar desigualdades en parte similares a las producidas por los procesos asociados a fase pre-posmoderna. Esto sucede debido a que el Casco Vello de Vigo, al igual que sucede en muchos otros casos, es concebido tanto por su localización como por su individualidad morfológica evocadora de un sentimiento de identidad y cultura, como un espacio de gran potencial, ya que satisface la demanda de consumo espacial asociada al período posmoderno, representada en fenómenos como la denominada clase creativa. Estas características, lo convierten por lo tanto en un espacio menos rentable de lo que potencialmente podría llegar a ser, y en el cual la percepción social no se parece haberse desatado completamente de la visión moderna, ya que por ejemplo en el caso de Consorcio, se considera fundamental introducción de nuevos residentes y la satisfacción de las necesidades de los mismos, antes que las necesidades denunciadas por los residentes originales. La primera oleada de gentrificación posmoderna no produce en Vigo efectos negativos, de hecho puede ser considerada positiva con excepción de algunos sucesos particulares, sin embargo el proceso parece tener una tendencia a la expansión, generando así el riesgo a medio-largo plazo de una aumento en la demanda de vivienda en la zona, lo cual implica en muchos casos un desplazamiento indirecto de los residentes establecidos en el local antes del proceso revitalizador, hacia otras zonas de la ciudad, debido a que no ya no

pueden asumir los costes de vivir en su zona, este proceso todavía no se ha producido en el caso del Casco Vello, al menos con una escala considerable.

Es posible por tanto, finalizar verificando como todas las fases de análisis mantienen una estrecha relación entre ellas, haciendo necesaria la existencia de todas para la total comprensión del fenómeno de gentrificación, introducido a través de las diversas estrategias urbanísticas y el cual abarca un amplio período temporal. La cuarta fase de análisis, consolida la desaparición de la mayor parte de las actividades informales en el Casco Vello como el contrabando localizado en el mercado de A Pedra o la prostitución localizada en la parte alta, al mismo tiempo que potencia la especialización funcional en la zona, dando continuidad al sector terciario fundamentado en la actividad turística e introduce el aspecto cultural, el cual sumado a las rehabilitaciones de carácter post-estructuralista llevadas a cabo por el Consorcio, tiene por objetivo aumentar la demanda de consumo del espacio tanto en lo referente al uso limitado en el tiempo como al uso residencial y continuado especialmente centrada en grupos sociales concretos, los cuales son usualmente identificables en la descripción que Richard Florida hace sobre la clase creativa. A pesar de acciones aisladas durante el programa Urban, la participación e incluso consideración de los habitantes allí establecidos de forma anterior a los procesos de rehabilitación ha sido prácticamente nula o en todo caso ineficaz, haciendo dificultosa la tarea de localizar alguna estrategia que apoye este tipo de objetivos, y que es considerada para el Casco Vello de Vigo necesaria, fundamentando esta afirmación en la teoría urbanística pre-posmoderna de autores como Lefebvre, Alexander, Cosby, incluso Jacobs en su versión más extremista, y así muchos otros que defendieron la necesidad de la participación social en el desarrollo de sus propios entornos urbanos como condición fundamental para satisfacer las demandas y necesidades de los mismos. Tal y como se ha citado, en Vigo ha sido más frecuente una mala interpretación de las teorías de Krier sumadas a estrategias claramente post-estructuralistas durante el período posmoderno, en lo que se refiere a procesos de revitalización en el Casco Vello, una visión necesariamente unida a las demandas de consumo y mercado pero innecesariamente desligada de las necesidades y preocupaciones sociales, lo cual lleva a la conclusión personal que parte de la necesidad en la existencia de un abordaje más ajustado al contexto en el que se interviene, y no desligado de algunas partes del mismo.

Ha quedado demostrada la necesidad de los procesos de revitalización y rehabilitación en el Casco Vello de Vigo debido al elevado porcentaje de abandono y degradación, pero el uso de las estrategias urbanísticas al servicio de las tendencias de consumo y mercado termina por generar desigualdades equiparables a las producidas en la etapa pre-posmoderna, las cuales fueron además duramente criticadas. Es necesario llamar la atención hacia un abordaje que tenga en cuenta la participación ciudadana en el desarrollo y en los procesos revitalización y rehabilitación de espacios sensibles como el Casco Vello de Vigo, y no que contribuya, aunque sea de modo indirecto, a una renovación socio-espacial fundamentada en la apropiación de un espacio de alto valor y centralidad por las dinámicas de consumo limitado en el tiempo y las clases sociales elevadas, desplazando así a los residentes originales de un entorno en el cual han tenido que sobrevivir durante largos períodos de abandono y degradación.

5.2. CORRELACIÓN ENTRE LOS RESULTADOS OBTENIDOS Y LOS FUNDAMENTOS TEÓRICOS.

En el segundo punto correspondiente a la sistematización de este trabajo, se procederá a establecer las relaciones entre los resultados obtenidos en el estudio de caso y los fundamentos teóricos expuestos en el capítulo 2, para realizar esta tarea se dará respuesta a los objetivos planteados al inicio del trabajo:

1. Identificar las estrategias para el Casco Vello de Vigo, preconizadas en los planos asociados al planeamiento urbano, realizados entre 1860 y 2015.

El primer objetivo planteado para llevar a cabo el estudio propuesto sobre la zona determinada, pretende establecer las pautas que han influido en el desarrollo urbanístico del Casco Vello de Vigo provenientes de planes o intervenciones concretas y estrategias a nivel general, los cuales han determinado el desarrollo urbano a través de los diversos procesos recogidos durante el estudio de caso.

Para establecer una clasificación de estas estrategias, se ha recurrido a los conceptos de urbanismo culturalista y urbanismo progresista (Choay, 1992), a través de los cuales se ha podido establecer una relación evolutiva, que ha ejercido una notable influencia en la consolidación de los principios que definen las intervenciones contemporáneas asociadas al urbanismo de rehabilitación moderno y posmoderno (Martínez, 2001).

El urbanismo culturalista descrito por Choay (1992), contempla la preocupación por el impacto que la industrialización ha tenido sobre el espacio urbano, especialmente sobre los centros históricos, reivindicando la importancia de la pertenencia a un colectivo, la vecindad, la cotidianeidad, las estructuras orgánicas, el respeto por la herencia del pasado, etc. De este modo, comienzan a ganar importancia las teorías conservacionistas en variadas vertientes, algunas de las cuales han ejercido una importante influencia estética en gran parte del urbanismo de rehabilitación posmoderno, en lo relativo a centros históricos.

El urbanismo progresista se muestra antagonista al citado anteriormente, muy asociado a la modernismo y posteriormente a la modernidad. Sus bases principales, mantienen el empleo de la racionalidad a todos los niveles como solución a los problemas del hombre, este concepto se traslada desde luego al campo del urbanismo. Del mismo modo, el urbanismo progresista se caracteriza por el rechazo a las tradiciones o herencias del pasado, promoviendo la necesidad de un sistema nuevo e impositivo en sustitución los modelos pre-industriales, los cuales se mostraban ya inadaptados para resolver los problemas de la humanidad.

A partir de estos dos pensamientos, comienza a desarrollarse la más influyente teoría arquitectónica durante los siglos XIX, XX y XXI, llegando en el caso de los centros

históricos en la actualidad, a conceptos más relacionables con los procesos actuales como el urbanismo de rehabilitación moderno y posmoderno.

El urbanismo de rehabilitación moderno, está relacionado con una visión progresista de este tipo de intervenciones, se suele asociar al movimiento moderno como paradigma de este fenómeno, quedando patente en las numerosas propuestas que proponen la renovación urbana de centros históricos, es decir, destrucción de la estructura pre-existente para generar una nueva, de carácter racional y adaptada a las necesidades de la sociedad contemporánea.

El urbanismo de rehabilitación posmoderno, es más complejo que los anteriormente citados, ya que puede asociarse en parte a una visión culturalista de la realidad urbana por su respeto a conservar las formas tradicionales, sin embargo, la cultura posmoderna está en la mayor parte de los casos influida por las tendencias de consumo y mercado, las cuales terminan por definir las intervenciones, dando lugar en situaciones al empleo de una estética que parte de una visión culturalista complementada con influencias contemporáneas de todo tipo, por ejemplo post-estructuralistas, asociadas al new urbanism, etc. El resultado final, son procesos que poco tienen que ver con los principios culturalistas, pero que se aprovechan de su estética y conceptos asociados, por ejemplo revitalización urbana, renacimiento urbano, re-habitación del entorno, y muchos otros, los cuales terminan por generar desigualdades similares a las de los procesos pre-posmodernos, respaldándose en la existencia de una dudosa preocupación culturalista por el entorno histórico, ya que se trata de un argumento que posee una buena aceptación entre la sociedad posmoderna. Esto permite afirmar que en parte, mantienen una visión progresista, ya que en muchos casos se pretende también una renovación socio-espacial, en este caso aprovechándose y no destruyendo el entorno urbano en el cual se pretende desarrollar, es decir, aprovechándose en parte de la estética asociada al culturalismo.

Analizando este tipo de procesos sobre el Casco Vello de Vigo, es posible determinar una clasificación de las principales y más influyentes actuaciones urbanísticas y arquitectónicas encuadradas en este marco, lo cual aportará una lectura evolutiva, especialmente si se observa de forma lineal en el tiempo, tal y como se ha realizado en el estudio de caso.

Es posible por tanto, determinar que el Casco Vello de Vigo parte de un modelo de urbanismo culturalista el cual se puede ver representado la primera fase correspondiente al estado del mismo en el año 1860, y en el cual se pueden identificar las cualidades asociadas a este modelo a través de la forma urbana y las dinámicas que en ella se producen.

El inicio de la industrialización en la ciudad, especialmente el desarrollo portuario, marca el inicio del urbanismo progresista en Vigo, el cual se enmarca en las actuaciones y estrategias llevadas a cabo entre la segunda mitad del siglo XIX y la década de 1970. Durante este extenso período, las estrategias desarrolladas para el desarrollo urbano del centro histórico están focalizadas en la renovación urbana, entendiendo el Casco

Vello como un espacio insalubre y poco adaptado a las necesidades y dinámicas de la ciudad, lo cual se ha demostrado incorrecto tras analizar de forma cuantitativa las capacidades intrínsecas a la propia estructura urbana, aplicando el método del space syntax (Hanson & Hillier, 1984). Es posible afirmar, que los principios del urbanismo progresista, han sido aplicados sobre el Casco Vello de Vigo a través del urbanismo de rehabilitación moderno, incluyendo tanto la etapa de modernismo como la inmediatamente posterior de modernidad y desarrollismo, y concluye en la década de 1970 con el último plan urbanístico de estas características, correspondiente al plan de alineaciones del castillo de San Sebastián. El resultado de este período, está asociado a la aparición de una marcada segregación socio-espacial en zonas determinadas como las zonas oeste y sur, en las cuales se fueron estableciendo de forma progresiva, un mayor porcentaje de residentes pertenecientes a clases populares, trabajadores y personas en riesgo de exclusión social, debido a que la infravaloración del espacio conllevó un bajo valor del mismo durante el período progresista asociado al urbanismo de rehabilitación moderno.

Entre la década de 1970 y el período contemporáneo, el cual en este caso de estudio se corresponde con el año 2015, se da el cambio de mentalidad en la sociedad española, a pesar de que la apertura hacia los mercados internacionales venía dándose lugar desde la década de 1950 con el inicio del fenómeno llamado desarrollismo (Duque, 2010). El paso a la mentalidad posmodernista se da en España acompañado de la entrada en el sistema democrático, en el caso de Vigo es posible identificar un notable aumento en la preocupación y valorización del Casco Vello, dando lugar a la aparición de diversos planes de protección y rehabilitación integral a partir de la década de 1980, los cuales consiguieron detener la renovación urbana que se estaba dando lugar desde la década de 1950 provocando gran cantidad de intervenciones incoherentes y descontextualizadas con el entorno. El período posmoderno a nivel urbanístico, posee intervenciones y estrategias relacionables tanto con la visión culturalista como con la visión progresista, incluso algunos de ellos tienen características relacionadas con ambas. Durante la década de 1990, conviven de forma contemporánea programas como el Abrir Vigo al Mar, centrado en la potenciación de las infraestructuras turísticas y de consumo en la zona litoral, y el URBAN, el cual en primera instancia pretende una intervención integral sobre el Casco Vello, siguiendo los principios de las cartas de Venecia y Ámsterdam, es decir, teniendo en cuenta por ejemplo la implicación de los residentes en la zona y evitando la substitución demográfica, lo cual da lugar a una serie de intervenciones que contribuyeron a la mejora de las infraestructuras de saneamiento, el aumento de equipamientos, la rehabilitación de edificaciones y espacios públicos degradados, etc. Aunque existen múltiples factores positivos, que contribuyeron a mejorar la calidad de vida de los residentes en el Casco Vello, el programa URBAN terminó por caracterizarse más como un plan complementario al programa Abrir Vigo al Mar, en cuanto a la consolidación del sector turístico, incluyendo el sector comercial asociado, en el frente litoral y en la zona este del Casco Vello, ya que estas las intervenciones realizadas en este sentido tuvieron un mayor impacto. Es posible por tanto, identificar el programa Abrir Vigo al Mar como una estrategia

claramente progresista, aunque no actúa directamente sobre el Casco Vello si no sobre su área perimetral asociada al frente litoral, mientras el plan URBAN puede ser caracterizado como un programa de urbanismo de rehabilitación posmoderno con influencias tanto progresistas como culturalistas, aunque se esforzó en introducir la visión culturalista y la participación social, con resultados finalmente insuficientes.

A pesar de los esfuerzos, las intervenciones del plan URBAN y el programa Abrir Vigo al Mar se mostraron insuficientes para frenar la degradación socio espacial del conjunto histórico, apareciendo de forma posterior el programa estratégico que está actualmente llevando a cabo el Consorcio del Casco Vello desde el año 2007. De nuevo se trata de una estrategia compleja, la cual se puede definir como una estrategia fundamentalmente posmoderna, de carácter progresista y estética culturalista. Las actuaciones del Consorcio del Casco Vello, se ajustan a la definición que Harvey (1998) hace sobre las características del urbanismo posmoderno, en la cual se especifica que existe una intención de generar tanto deseo como necesidad de consumo, en este caso de un espacio caracterizado por su marcado carácter en individualidad, a través de la estética. De este modo, el Consorcio del Casco Vello admite abiertamente al contrario que el plan URBAN, que existe una necesidad de renovación demográfica en determinadas zonas del Casco Vello, las cuales se encuentran en gran parte deshabitadas u ocupadas por fenómenos sociales conflictivos como la economía sumergida y al margen de la ley, la prostitución o la drogadicción. Para combatir esta situación, el Consorcio del Casco Vello rehabilita tanto viviendas desocupadas como espacios públicos degradados, siempre apelando a la rehabilitación de estética culturalista si es posible, en lo que se refiere a la no destrucción, pero aplicando también sobre las rehabilitaciones una estética contemporánea, la cual puede ser asociada al post-estructuralismo y a las corrientes surgidas de la incorrecta interpretación de las teorías de Krier, tal y como cita Hall (1996), terminando por generar una gran aceptación estética en la sociedad posmoderna.

Es posible concluir por tanto, afirmando que en la actualidad, el Casco Vello de Vigo se encuentra en un proceso de rehabilitación posmoderna, con un carácter claramente progresista y una estética que se compone de características tanto culturalistas como propiamente posmodernas, con el objetivo de recuperar el espacio urbano ante las clases populares y que generan conflictos estratégicos ante las clases elevadas, o mejor dicho en la etapa posmoderna, para la clase creativa que cita Richard Florida (2003).

2. Determinar de qué modo estas estrategias influyeron en la aparición de situaciones de degradación, revitalización y gentrificación en el Casco Vello de Vigo.

Las corrientes teóricas que se han mostrado fundamentales a la hora de desarrollar este segundo objetivo son diversas. En primer lugar, es necesario hacer referencia al pensamiento de autores como Lefebvre, Cosby, Lynch o Alexander entre otros, de entre los cuales destaca especialmente Lefebvre (1978), el cual afirma la necesidad de una participación de los habitantes en los procesos de desarrollo de los espacios urbanos

que históricamente les pertenecen para evitar así las desigualdades que se puedan producir en este tipo de procesos. Se ha considerado la teoría de Lefebvre como una alternativa para evitar la gentrificación, por lo tanto estará especialmente presente también en la formulación del tercer objetivo.

Desde el punto de vista de la gentrificación, existen diversas teorías complementarias que explican el fenómeno y en las cuales se puede observar como divergen completamente del planteamiento de Lefebvre, es decir, representan prácticamente el polo opuesto, la no participación de los residentes originales y la apropiación de espacios para su transformación funcional y demográfica. En relación con el caso de Vigo, han sido tenidas en cuenta las teorías de la gentrificación clásica de Neil Smith (2012), ya que pueden ser extrapoladas al caso de estudio, del mismo modo, también se ha considerado oportuno reparar en la teoría de la brecha del valor de Sýkora (1993) y en la teoría de la gentrificación de nueva construcción, también de Neil Smith, citada por Lees, Slater y Wyly (2008).

Para realizar una explicación del fenómeno, apoyada en las teorías anteriormente citadas y encuadrada en el caso de Vigo, es posible comenzar resaltando la importancia de la existencia de un proceso de degradación socio-espacial como fenómeno que puede causar a medio-largo plazo, el inicio de un proceso de rehabilitación que pueda ser asociado a la gentrificación. Una vez se ha consolidado un nivel considerable de degradación, el valor del suelo también habrá respondido de forma negativa al fenómeno, apareciendo así lo que Smith (2012) define como brecha potencial de renta o rent-gap. Una vez se ha consolidado el descenso del valor en la zona determinada, la gentrificación puede aparecer de múltiples formas, existiendo definiciones diversas y complementarias según el autor que sea consultado, se ha considerado para el caso de Vigo una correlación entre las teorías de gentrificación clásica, de nueva construcción y de brecha del valor y la realidad determinada en el estudio de caso. Por tanto, la gentrificación aparece por diferentes motivos en el Casco Vello, en primer lugar gracias a la existencia de una brecha potencial de renta elevada la cual es atractiva para las inversiones privadas debido a su rentabilidad y genera riesgo de gentrificación, en segundo lugar por nuevas construcciones, servicios y equipamientos que se han ido localizando en el entorno variando su capacidad funcional, lo cual implica también riesgo de gentrificación y en tercer y último lugar por el hecho de que el Casco Vello se demostró como un espacio con una buena localización y excelentes capacidades intrínsecas a su propia morfología y naturaleza, pero que se encontraba enormemente desvalorizado por el proceso de degradación, generando una brecha del valor.

Una vez se han establecido a grandes rasgos los principales conceptos que se han aplicado para analizar la gentrificación en este caso en concreto, es posible establecer correlaciones entre cada período temporal y el fenómeno asociado a la gentrificación que en él se produce. En primer lugar, es posible determinar que el fenómeno de degradación se inicia al mismo tiempo que la introducción de la visión progresista en la ciudad, existiendo por tanto una clara correlación. El abandono y la degradación socio-espacial del Casco Vello continúa durante un extenso período temporal, el cual va desde

finales del siglo XIX hasta aproximadamente la década de 1980, acentuándose a partir del año 1950. Tal y como se ha citado, existe una relación entre el la visión progresista llevada a cabo a través del urbanismo moderno y también, de forma especial, a través del urbanismo de rehabilitación moderno, y el fenómeno de degradación socio-espacial acaecido en el Casco Vello de Vigo, un proceso que puede ser observado en el estudio de caso correspondiente a la segunda y tercera fases de análisis y que ha aumentado exponencialmente las probabilidades de diagnóstico en la actualidad de un proceso de consolidación del fenómeno gentrificador.

Las primeras intervenciones sobre el Casco Vello, como se ha citado anteriormente, tuvieron un carácter progresista y actuaron bajo las premisas del urbanismo de rehabilitación moderno, dando lugar por tanto a la aparición del primer fenómeno que se aprovecha de la brecha potencial de renta en la década de 1960, y que se corresponde a la estrategia urbanística llevada a cabo por la administración para fomentar las infraestructuras turísticas en el frente litoral, lo cual se traduce en el derribo de edificaciones fundamentales para las dinámicas socio-económicas de carácter continuado que existían en la zona en favor de edificaciones de grandes dimensiones orientadas fundamentalmente a la infraestructura turística, coincidiendo a todos los niveles con las características asociadas a la gentrificación de nueva construcción. Se producen también indicios de este tipo de gentrificación en la parte alta del Casco Vello durante la década de 1970, a raíz de la aprobación del plan de alineaciones del castillo de San Sebastián, aunque no fueron finalmente consolidados, pero si generaron las condiciones en la zona para reducir su segregación espacial y permitir posteriormente la aparición de intervenciones gentrificadoras en la zona.

El segundo grupo de intervenciones en las que se puede verificar una actuación sobre el entorno de cara a afrontar la brecha potencial de renta se da a partir de la década de 1990, se trata de una serie de estrategias e intervenciones que a grandes rasgos pueden ser definidas como estrategias de rehabilitación posmodernas, con una visión que comparte características progresistas y culturalistas en mayor o menor medida según cada caso, y con una estética habitualmente respetuosa, por tanto culturalista, a la par que posmodernista y superficial, de nuevo variando en mayor o menor medida según cada caso en particular. Respecto a la gentrificación, es necesario especificar que tanto el programa Abrir Vigo al Mar como el plan URBAN, cumplen con las características definidas por Sýkora (1993) en cuanto a la brecha del valor, es decir, centran sus intervenciones en el frente litoral y en la parte este del Casco Vello con el objetivo de recuperar un espacio de elevado valor por su localización, su acumulación de espacios y construcciones representativas y su marcada identidad pero al mismo tiempo con un elevado nivel de degradación socio-espacial, para su uso principalmente turístico y comercial, es decir, adaptar un espacio con potencialidad en cuanto a su funcionalidad pero que se encuentra desvalorizado en este aspecto, lo cual implica que el uso que se considera funcionalmente más apropiado es definido por agentes externos a los residentes de la zona, que no comparten de forma general los mismos intereses. Es necesario de nuevo apuntar, que en cuanto al plan URBAN, existieron esfuerzos en evitar especialmente otros tipos de gentrificación y fomentar la participación social

durante el proceso de planeamiento, existiendo por tanto cierto aspectos de contrariedad entre intervenciones englobadas dentro del mismo plan urbanístico.

El último y más reciente de los programas o estrategias llevadas a cabo para la revitalización del Casco Vello es la coordinada por el Consorcio del Casco Vello, en la cual se deja atrás la ambigüedad existente durante la fase del URBAN y el programa Abrir Vigo al Mar, asumiendo la necesidad de una renovación socio-espacial focalizada en una serie de entornos del Casco Vello, de entre los cuales se ha realizado hasta el momento el correspondiente a la parta alta del mismo. Es posible asociar esta estrategia como una forma de aprovechamiento de la brecha potencial de renta a través de la gentrificación clásica, concretamente de la teoría de la producción, es decir, a través de una entidad, administración, agente, etc. se lleva a cabo todo un proceso orientado a aumentar la demanda y necesidad de consumo, tanto a nivel de apropiación temporal como continuada, de un espacio determinado que en este caso se corresponde con la parte alta del Casco Vello, para lo cual se sigue una estrategia de especialización funcional y de producción estética acorde con los gustos y necesidades asociados por Florida (2003) a la clase creativa, ya que el traslado de este tipo de personas al barrio genera a su vez mayor deseo de consumo de ese espacio, ya que se produce un efecto de barrio asociado a la clase creativa que atrae especialmente a un tipo concreto de futuros residentes y consumidores. Se trata por tanto, de una estrategia arriesgada ya que puede terminar por afectar a otras zonas del barrio, incluso a su totalidad, elevando la demanda de vivienda en el mismo y consecuentemente también el valor del suelo, lo cual puede provocar a medio-largo plazo una serie de desplazamientos indirectos debido a que los residentes originales ya no tienen suficiente capacidad adquisitiva para pagar el alquiler o los servicios y equipamientos de consumo de la zona han ido progresivamente escapándose también de sus posibilidades, aunque este fenómeno no se ha producido de momento, limitándose a la entrada de nuevos residentes y a la apertura de nuevos negocios en las zonas desocupadas, exceptuando algunos casos particulares que han sido citados durante el estudio de caso. Por supuesto, la producción de vivienda está acompañada por el aumento en los servicios y equipamientos, especialmente los dedicados al uso cultural y comercial, los cuales se muestran fundamentales para generar atracción en un tipo concreto de futuros residentes.

Tal y como se ha podido observar, existe una clara correlación entre el proceso de gentrificación y las intervenciones y estrategias urbanísticas, el cual es necesario observar desde un punto de vista temporal para su total comprensión, abarcando la totalidad de las fases de análisis propuestas y evolucionando de forma paralela a las pautas y condiciones establecidas por el desarrollo urbano. Finalmente es posible determinar la imposibilidad de la existencia de gentrificación sin la primera fase de degradación, así como tampoco sería posible sin los posteriores procesos de rehabilitación posmoderna que consolidan la transformación de un fenómeno de degradación en gentrificación, componiendo así una lectura unitaria de la totalidad del proceso, el cual podrá ser complementado en futuros estudios sobre el fenómeno para este mismo local.

3. Definir principios para una mayor inclusión social, participación e implicación cívica en el planeamiento urbano del Casco Vello de Vigo.

Para responder el presente objetivo, han sido tenidas en cuenta las conclusiones extraídas a través del análisis del estudio de caso y también los datos recogidos en la fundamentación teórica.

El posicionamiento que vertebra los principios que han sido considerados importantes para contribuir a una mayor inclusión social, participación e implicación cívica en el planeamiento urbano asociado al Casco Vello, parten de la base que autores como Lefebvre (1978) propusieron para abordar la problemática del planeamiento urbano en la etapa pre-posmoderna, fundamentada en la participación de la sociedad urbana en la conformación del espacio en el que se desarrollan sus actividades cotidianas para conseguir así una mayor igualdad y mediando en cuanto a la apropiación de espacios por intereses particulares, a favor de los residentes y no a favor de las tendencias de consumo y mercado, especialmente cuando estas se establecen de una forma agresiva y generan potencialmente un riesgo principalmente de gentrificación.

Antes de comenzar a definir los principios, es necesario recordar que el entorno socio-espacial del Casco Vello, está definido durante largos períodos temporales por fenómenos de auto-organización llevados a cabo por los propios vecinos, fundamentado en la existencia de una red económica adaptada a sus necesidades y también a sus posibilidades, la cual ha sufrido una mutación en el período de estos últimos apenas diez años, mayor que el registrado en períodos anteriores. De este modo, los fenómenos socio-económicos asociados a los residentes originales y los espacios que los sostienen, han ido progresivamente desapareciendo en favor de la actividad turística y cultural, entrando en un progresivo proceso de renovación funcional del Casco Vello el cual puede tener importantes consecuencias sobre la población de carácter eminentemente popular.

A partir de la consideración de esta realidad, se partirá hacia la propuesta de los principios considerados necesarios para contribuir a la defensa del espacio pre-existente como una prioridad por encima de la explotación estética fundamentada en la particularidad del entorno y al servicio del consumo y de los mercados por encima de los propios residentes.

- Reducir las contradicciones entre degradación/segregación socio-espacial y proyectos urbanísticos orientados a la rehabilitación/revitalización del entorno.

Se considera fundamental comprender de qué modo los espacios sensibles como por ejemplo el Casco Vello de Vigo, deben ser interpretados teniendo en cuenta la existencia de un importante fenómeno prolongado en el tiempo de degradación socio-espacial, haciendo necesario implementar estrategias que demuestren sensibilidad a la hora de

gestionar esta problemática de modo a no generar más desigualdades o en todo caso de ampliar las ya existentes en la zona de intervención (Martínez, 2001).

Este tipo de estrategias han sido ya formuladas, con mayor o menor radicalidad, por otros autores como por ejemplo Pierluigi Cervellati y Roberto Scannavini en su formulación del plan para el centro histórico de Bolonia, en el cual el aspecto socio-espacial era un condicionante fundamental, por encima por ejemplo de las tendencias de consumo y mercado, ya que solo de este modo se puede asegurar que el espacio no es apropiado por parte de otros agentes urbanos con intereses principalmente económicos en su renovación, y los cuales no perciben o no desean percibir la problemática pre-existente, ya que es la misma problemática la que termina por generar la brecha potencial de renta y aumentar la rentabilidad de las inversiones.

Se considera necesario por tanto un profundo estudio sobre la existencia y características de degradación socio-espacial en un entorno determinado, antes de actuar de modo a generar nuevas problemáticas sobre la misma. En este aspecto, para evitar la producción de gentrificación, es necesario que las estrategias y proyectos urbanísticos tengan un posicionamiento, que reduzca en todo caso y no aumente las contradicciones entre la situación pre-existente y la situación introducida por el nuevo proceso urbanístico, para lo cual se muestra fundamental en cierto modo, abstraerse de las condiciones económicas para reparar en los condicionantes socio-espaciales, especialmente cuando se trata de entornos especialmente sensibles que alberguen una población perteneciente a grupos minoritarios y en muchos casos gravemente perjudicados por las actuaciones urbanísticas que se llevan a cabo en su entorno cotidiano, este tipo de pensamiento es visible según Simões (2010) en autores como Theo Cosby o Jane Jacobs, los cuales proponen claramente la predominancia de los condicionantes sociales frente a los condicionantes económicos.

- Integrar en el planeamiento urbano, la relación existente entre el objeto a intervenir y las necesidades reales del mismo.

Partiendo del posicionamiento que muchos autores hacen sobre la condición del urbanismo posmoderno, especialmente en lo referente a centros históricos, es necesario llamar la atención hacia la realidad de las intervenciones de rehabilitación posmodernas, las cuales están enfocadas y orientadas en la mayoría de ocasiones a generar un deseo y una necesidad de consumo de un espacio que se adapta a la demanda de la sociedad posmoderna (Harvey, 1998), lo cual lleva a la aparición de un dilema urbanístico en el cual la administración, frecuentemente debe decidir entre orientar la estrategia urbanística a mejorar la calidad de vida de los residentes o a mejorar la infraestructura y el atractivo de la zona para el consumo y el desarrollo de los mercados, ya que las necesidades de estos dos agentes son normalmente divergentes cuando se trata, como en el caso del Casco Vello de Vigo, de una población que fundamenta su actividad en otro tipo de actividades económicas y pertenece

fundamentalmente a clases populares y trabajadoras, mostrándose en la mayoría de los casos con escasas condiciones en cuanto por ejemplo a formación, para pasar a formar parte del nuevo mercado de trabajo impuesto en su zona de residencia, lo cual implica que ese mercado de trabajo fundamentado en el caso de Vigo en el consumo turístico y cultural sea apropiado por parte de nuevos residentes que llegan al barrio para establecerse en las zonas rehabilitadas.

Se vuelve necesario por tanto, tener un conocimiento de las necesidades reales de los residentes originales de la zona a la hora de diseñar una estrategia de intervención que contribuya a reducir la desigualdad entre los habitantes de esta y otras zonas de la ciudad, y no a aumentarla o incluso a provocar un desplazamiento tanto directo como indirecto, lo cual en Vigo ha sucedido en pequeña escala hasta el momento pero puede convertirse en un fenómeno más amplio en el futuro. Esta afirmación se fundamenta en el pensamiento de Christopher Alexander (1979) sobre la necesidad de la existencia de una relación entre el objeto en el cual se desea intervenir y las necesidades reales a las que se debe dar respuesta.

Para realizar este objetivo, es necesario determinar hasta qué punto la estructura urbana a nivel socio-espacial, puede soportar el desarrollo de actividades como el turismo o el consumo dirigido, sin producir una situación problemática respecto a las actividades que anteriormente allí se realizaban, ya que este tipo de actividades, relacionadas con el gusto posmoderno por el consumo de espacio históricos, fomentan el uso temporal del espacio y no están correctamente adaptadas a las necesidades reales de la población residente, si no que atienden a intereses económicos y geográficos por parte de agentes tanto públicos como privados, es decir, es más rentable la localización de una fuerte infraestructura turística o cultural que el mantenimiento de dinámicas adaptadas a las necesidades socio-económicas de los habitantes originales, esta rentabilidad es considerada frecuentemente un motivo suficiente para la realización de la intervención, generando una mayor desigualdad entre los habitantes originales e incluso propiciando una situación de desplazamiento y gentrificación.

Es también necesario prestar especial atención a una serie de factores como la localización de equipamientos y servicios, la creación de rutas turísticas, etc., ya que estos, contribuyen en algunos casos, por ejemplo a través de la especialización cultural del barrio, como reclamo dirigido hacia la clase creativa y a un notable aumento en la demanda de vivienda para la zona, lo cual finalmente termina por convertirse en un problema considerable cuando la demanda alcanza porcentajes muy elevados, ya que produce un aumento del precio del suelo y a su vez una clara situación de incoherencia entre la intervención urbanística y las necesidades reales de la población originalmente asentada en el barrio, sobre todo cuando sucede en zonas como el Casco Vello de Vigo en las cuales el fenómeno de progresivo deterioro y degradación provocó que durante un largo período temporal, este espacio fuese una de las pocas zonas accesibles a las clases sociales más desfavorecidas debido al impacto de estos fenómenos sobre el precio del suelo.

- Fomentar la participación vecinal directa y vinculante en los procesos de planeamiento y rehabilitación/ revitalización urbana.

En último lugar, se considera necesaria la aplicación de este tercer indicador para lograr un correcto abordaje a los dos indicadores expuestos con anterioridad, partiendo desde los posicionamientos de teóricos de autores como Lefebvre, Alexander, Cosby o Jacobs sobre la defensa de la sociedad urbana frente a los poderes económicos y financieros que actúan sobre el entorno con lógicas capitalistas en las cuales se reduce el interés sobre el aspecto socio-espacial.

Se considera por tanto necesaria, una participación ciudadana especialmente a nivel vecinal, como método a seguir para contribuir a la aplicación de las estrategias o planes urbanísticos que contribuyan a reducir las contradicciones entre la problemática asociada a la degradación socio-espacial de un entorno, en este caso el Casco Vello de Vigo, y los planes urbanísticos que para este local sean planteados, como se cita en el primer indicador anteriormente citado. La participación ciudadana en el planeamiento urbano, contribuye también a identificar las necesidades reales a nivel socio-espacial y económico, tanto de los residentes como del propio espacio a intervenir, siendo por tanto recomendable su aplicación para materializar el segundo indicador anteriormente citado. Existen herramientas que ya han sido aplicadas con anterioridad en el Casco Vello de Vigo aunque con poca profundidad, por ejemplo la investigación/acción participativa que cita Martínez (2001) como un elemento fundamental a la hora de llevar a cabo procesos de rehabilitación y revitalización sobre el entorno histórico. Esta se basa en el empleo de técnicas como la entrevista, el cuestionario, el fomento de las relaciones entre asociaciones vecinales, comerciantes y administración, a través de reuniones de carácter vinculante de cara a configurar y dotar de contenido ajustado a la realidad de la zona en la que posteriormente se procederá a intervenir.

Otra de las acciones de interés llevadas a cabo de forma parcial y no continuada en el tiempo en el Casco Vello de Vigo, es la creación de equipamientos educativos y de formación orientados a generar oportunidades laborales para los residentes de la zona. Es recomendable recuperar este tipo de intervenciones, aunque orientándolas a potenciar las características de la red socio-económica existente en la zona y no tratando de sustituirla por otra diferente adaptando a los vecinos a la misma. La investigación/acción participativa es recomendable como elemento que debe consolidar las necesidades reales existentes en el aspecto laboral, para posteriormente contribuir a su mejora y potenciación a través de las intervenciones de rehabilitación y revitalización urbana, con el objetivo de generar un urbanismo al servicio de los habitantes y no al servicio de las tendencias de consumo y mercado, las cuales en ocasiones muestran escasa adaptación a las necesidades y capacidades de los vecinos establecidos en el local. Los procesos de investigación acción participativa y la implicación ciudadana, son elementos que deben ser empleados por el urbanismo para combatir los procesos de gentrificación, abriendo así la posibilidad de futuros trabajos que profundicen en el empleo de estas herramientas.

6. CONCLUSIÓN

Se ha podido observar al mismo tiempo que avanzaba esta investigación, como existen fuertes contradicciones en el urbanismo de rehabilitación que se aplica en la época contemporánea sobre muchos centros históricos, por ejemplo el Casco Vello de Vigo. Analizando la evolución del urbanismo descrita en la fundamentación teórica, es posible verificar como a pesar de que el posmodernismo se considera opuesto al preposmodernismo, es decir al modernismo y a la modernidad, aunque en el caso del urbanismo de rehabilitación de centros históricos ese cambio se da especialmente en el aspecto estético y no tanto en los principios fundacionales. A pesar de que muchos autores propusieron alternativas más democráticas e igualitarias en la etapa de ruptura con los ideales modernos, este cambio de tendencia terminó por consolidarse apenas desde el punto de vista estético, aceptando los centros históricos en su morfología original e incluso valorizándolos para albergar actividades estrechamente relacionadas con la visión posmoderna y contradictoria de la realidad, sin embargo en la mayor parte de los casos, no se dio continuidad a la preocupación por el aspecto social en el cual insistieron autores relevantes como Lefebvre o Alexander de forma destacada.

Una de las conclusiones personales que se han extraído de la realización de este trabajo, es que el urbanismo de rehabilitación posmoderno, a pesar de su estética culturalista, tiene un carácter que coincide en gran medida con la visión progresista, terminando por generar al igual que el urbanismo de rehabilitación moderno, profundas desigualdades, contradicciones e incoherencias.

Es importante destacar, que no se pretende con esta investigación negar la importancia de las dinámicas económicas, asociadas a las tendencias de consumo y mercado en el planeamiento urbano, ya que sería regresar sobre un debate ya pasado, sin embargo se considera necesario reflexionar sobre cuáles son los límites que este fenómeno no debe sobrepasar, de modo a no contribuir a la destrucción o modificación de ambientes y comunidades sensibles, alterando sus estructuras socio-espaciales en las cuales desarrollan las actividades emanadas de su cotidianeidad. Debe existir por tanto, un equilibrio entre el factor económico y el factor social a la hora de realizar planes o estrategias de intervención, especialmente en el Casco Vello de Vigo debido a sus características particulares, compartidas por otros muchos centros históricos en la Península Ibérica. Desde el punto de vista personal, el modo más recomendable para conseguirlo es a través de la participación activa y vinculante de las comunidades en el desarrollo urbano del espacio que acoge sus dinámicas cotidianas, ayudando a su consolidación y facilitando su integración con el resto de dinámicas que suceden en los entornos inmediatos.

Desde el punto de vista del Casco Vello, se ha verificado que existe una necesidad real de rehabilitación o revitalización en determinadas zonas del mismo, ya que el intenso proceso de degradación ha provocado la progresiva salida de habitantes de la zona, dejando así espacios vacíos e inhabitados que es necesario recuperar. Sin embargo, el modo como se recuperan estos espacios, será el factor definitivo que contribuirá a la consolidación de un proceso de gentrificación o intentará reducir la probabilidad de que

esta aparezca, según el tipo de intervenciones socio-espaciales y económicas que se decida llevar a cabo sobre el entorno.

Tras haber analizado el caso del Casco Vello de Vigo, es posible advertir de que existe un proceso de gentrificación verificable en la actualidad, lo cual no implica que este haya tenido de momento connotaciones negativas. La introducción de nuevos habitantes en el barrio desde aproximadamente 2008 o 2009, ha estado centrada en la ocupación de espacios vacíos y obsoletos, abandonados por sus antiguos habitantes, reduciendo así los fenómenos de desplazamiento directo, los cuales apenas pueden ser identificados en colectivos considerados perjudiciales para la imagen del barrio como los drogodependientes con su local de apoyo en la calle Elduayen, las prostitutas localizadas en la calle Abeleira Menéndez o el comercio de contrabando localizado en el mercado de A Pedra, los cuales han sido progresivamente expulsados de la zona hacia otras áreas urbanas a través del cierre de sus equipamientos, la adquisición de las edificaciones donde se llevaban a cabo sus dinámicas asociadas para reconvertirlos en edificios residenciales rehabilitados o la presión policial. Por lo tanto y con estas excepciones, el desplazamiento de residentes originales ha sido escaso mientras la introducción de nuevos residentes, normalmente jóvenes emprendedores asociables a la clase creativa, ha fomentado la vitalidad en algunas zonas determinadas del Casco Vello, en este caso la zona sur o parte alta, en las cuales el comercio y las tendencias de consumo comienzan a resurgir, un hecho que probablemente ha generado gran cantidad de repercusiones positivas sobre los residentes pre-establecidos y también sobre sus oportunidades económicas. El problema de este tipo de procesos es que se desarrollan a largo plazo, tal y como se puede verificar analizando la evolución en el caso de estudio, lo cual implica que una primera oleada de gentrificación puede actuar de forma positiva, de hecho en el caso del Casco Vello así parece hacerlo, sin embargo también aumenta la probabilidad de que se produzcan posteriores oleadas de gentrificación o lo que se puede denominar supergentrificación, lo que conlleva a nuevos aumentos en el precio del suelo y puede terminar por generar situaciones de desplazamiento indirecto, las cuales el planeamiento urbano debe intentar evitar y no contribuir a su formación.

Desde el punto de vista personal, cabe destacar que es necesario asumir la necesidad de la intervención urbanística para abordar el profundo problema de degradación y segregación socio-espacial llevado a cabo durante décadas a raíz de su abandono institucional, pero al mismo tiempo es necesario asumir también que existe una realidad asociado al entorno y a los procesos que en él se han ido produciendo a lo largo del tiempo, tratando así de respetarlos y trabajar para su mejor adaptación e integración, y no clasificándolos como colectivos conflictivos por el hecho de que no se correspondan a la imagen del barrio que se pretende generar. El uso de planeamiento urbano de rehabilitación como una herramienta para generar espacios de consumo posmodernos, no debe en ningún caso sobreponerse a las actividades y necesidades de los residentes pre-establecidos, sino en todo caso adaptarse de una forma compatible y pacífica, generando el menor número de contradicciones e incoherencias posibles.

Otra conclusión que merece la pena mencionar, es que el Casco Vello de Vigo posee de forma cuantitativa, unas características de integración local excelentes, lo cual se puede asociar a que existe facilidad y capacidad de interconexión en la mayor parte de sus calles, especialmente las que se encuentra cercanas a la Puerta del Sol. Se ha demostrado por tanto con datos cuantitativos, que es incoherente cualquier propuesta de renovación urbana fundamentada en su mal funcionamiento, ya que en todo caso solo algunas de sus zonas tendrían problemas de accesibilidad e integración si se observa desde una amplia escala, abarcando el sistema a nivel general. Considerando un área ajustada a su escala particular, el centro histórico de Vigo se ha mostrado compatible con una gran cantidad de usos peatonales, siendo especialmente operativo para la auto-organización de sus habitantes gracias a la existencia de espacios donde desarrollar este tipo de actividades, en los cuales terminan por converger las dinámicas socio-económicas del barrio y que han sido apropiados por parte de la industria turística de forma progresiva a partir de la década de 1990.

El Casco Vello de Vigo, es por tanto un espacio que ofrece unas características muy particulares, las cuales no se dan en ninguna otra zona de la ciudad, tratándose de un espacio central de carácter mayormente residencial y perfectamente adaptado para el tránsito peatonal y para las actividades de apropiación espacial del espacio público, las cuales se dan en la actualidad con un carácter temporal limitado en el tiempo y mayormente asociadas a usuarios externos al barrio, es decir personas que acuden al barrio para ejercer dinámicas de ocio, consumo y mercado.

Debido a la gran potencialidad que posee el Casco Vello, es coherente que en las últimas décadas exista un interés por llevar a cabo una substitución demográfica y una transformación espacial, a través de lo cual se pretende recuperar el visible espacio de centralidad ocupado actualmente por clases populares y colectivos casi marginales, que lógicamente han sido progresivamente segregados socio-espacialmente en el barrio durante el período en el que el mismo era considerado una zona insalubre pendiente de derribo. Existe por tanto una intencionalidad de recuperar el espacio, pero no así de aceptar la presencia de estas clases sociales que se han concentrado en la zona siendo claramente segregados durante largos períodos temporales, y los cuales en la época actual ven de nuevo amenazado sus dinámicas cotidianas ante la consolidación del ideal posmoderno y la valorización tanto económica como cultural del centro histórico, el cual a mi modo de ver parece dirigirse hacia un futuro que nada tiene que ver con la actualidad, y en el que probablemente se habrán producido una gran cantidad de las contradicciones que se recomienda evitar en la sistematización de este trabajo, substituyendo la participación social por desplazamiento y las necesidades reales por las necesidades de consumo.

BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA:

- Albarello, L., Digneffe, F., Hiernaux, J., Maroy, C., Ruquoy, D., & Saint-Georges, P. (1997). *Práticas e Métodos de Investigação em Ciências Sociais*. Lisboa: Grávida.
- Alexander, C. (1979). *The timeless way of building*. Nueva York: Oxford University Press.
- Benavente, A. (1993). *Mudar a Escola Mudar as Práticas: Um estudo de caso em Educação*. Lisboa: Escolar Editora.
- Benedikt, M.-L. (1979). To take hold of space: isovist fields. *Environment and Planning B*, 6 (1), 47-65. Recuperado de <http://cvcl.mit.edu/SUNSeminar/Benedikt-Isovist-1979.pdf>
- Birch, E. (2007). Hopeful Signs: U.S. urban revitalization in the twenty first century. In G.K. Ingram & Y. Hong (Eds.), *Land policies and their outcomes*. Cambridge: Lincoln Institute of Land Policy.
- Bogdan, R., & Biklen, S. (1994). *Investigação Qualitativa em Educação*. Porto: Porto Editora.
- Boyer, M.-C. (1994). *The City of Collective Memory it's Historical Imaginery and Architectural Elements*. Cambridge: The MIT Press.
- Capel, H. (2002). *La morfología de las ciudades* (Vols. 1-2). Barcelona: Ediciones del Serbal.
- Casco Vello anuncia sus once primeras viviendas en alquiler. (2011, Febrero 28). *Faro de Vigo*. Recuperado de <http://www.farodevigo.es/gran-vigo/2011/02/28/casco-vello-anuncia-once-primeras-viviendas-alquiler/522710.html>
- Choay, F. (1992). *O urbanismo* (3ª ed.). São Paulo: Editora Perspectiva.
- Choay, F. (2007). *A regra e o modelo: Sobre a Teoria da Arquitectura e o Urbanismo*. Casal de Cambra: Caleidoscópio Edição.
- Clark, E. (2005). The order and simplicity of gentrification: A political challenge. In R. Atikson & G. Bridge (Eds.), *Gentrification in a Global Context: The New Urban Colonialism* (pp. 256-264). London: Routledge.
- Concello de Vigo. (1995). Memoria de actuación del plan Urban. Recuperado en <http://hoxe.vigo.org/movemonos/urbanismo1.php?lang=cas>
- Concello de Vigo. (2006). Plan Especial de Protección y Reforma Interior de 2006 [PEPRI]. Recuperado en <http://hoxe.vigo.org/urbanismo/cvello/>

- Concello de Vigo. (2008). Plan Xeral de Ordenación Municipal [PXOM]. Recuperado en http://hoxe.vigo.org/movemonos/urbanismo_pxom.php?lang=gal#pxom
- Consorcio del Casco Vello. (n.d.) Memoria de actuación del programa de rehabilitación realizado por el Consorcio del Casco Vello. Recuperado en <http://consorciocascovellovigo.org/>
- Cortés, L., Fernández, C., & Plaza, P. (2001). Vivienda y exclusión residencial. In M. Aguilar, M. Laparra & B. Pérez (Eds.), *Investigaciones de base para la elaboración del Plan de Lucha contra la Exclusión Social en la Comunidad de Madrid* (pp. 285-405). Madrid: Comunidad de Madrid y Universidad Pública de Navarra.
- Cruz, G., & Pérez, A. (2003). *De la aldea al burgo: la ciudad como estructura urbana y política en el Mediterráneo*. Madrid: Ediciones clásicas.
- Cullen, G. (1983). *Paisagem urbana*. Lisboa: Edições 70.
- Davidson, M., & Lees, L. (2005). *New-build "gentrification" and London's riverside renaissance*. Recuperado de: <http://wordpress.clarku.edu/mdavidson/files/2011/04/Davidson-and-Lees-2005-New-Build-Gentrification.pdf>
- De Souza, X. (2005). *The geography of opportunity: Race and housing choice in metropolitan areas*. Washington D.C: Brookings Institutions Press.
- Duque, R. (2010). *Procesos de gentrification de cascos antiguos en España: El Albaicín de Granada*. (Tesis Doctoral, Universidad de Granada, España) Recuperado de <http://digibug.ugr.es/bitstream/10481/15460/1/19657602.pdf>.
- Feria, J.-M. (2010). La delimitación y organización espacial de las áreas metropolitanas españolas: una perspectiva desde la movilidad residencia-trabajo. *Ciudad y territorio: estudios territoriales*. 164, 189-210.
- Fernández, J.-M. (1997). *Planificación estratégica de ciudades*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Fernández, S. (2013). *Vigo. Setenta años para crear una ciudad*. Madrid: Flashback ediciones.
- Florida, R. (2003). *The Rise of Creative Class*. Nueva York: Basic Books.
- Foster, H. (1985). *Postmodern culture*. Trowbridge: Pluto Press.
- Gaja, F. (1992). *Teorías para la intervención urbanística en la ciudad preindustrial* (2ª ed.). Recuperado en <http://personales.upv.es/fgaja/publicaciones/teoriasch.pdf>
- García, C.-G. (2004). *Ciudad hojaldre: Visiones urbanas del s. XXI* (2ª ed.). Barcelona: Ed. Gustavo Gili.

- García, L.-M. (2001). Elitización: Propuesta en español para el término gentrificación. *Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales*, 6, 332. Recuperado de <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-332.htm>
- Gil, A.-C. (1995). *Métodos y técnicas de pesquisa social*. Sao Paulo: Editora Atlas S. A.
- Glass, R. (1964). *London: Aspects of change*. Londres: MacGibbon & Kee Ed.
- Hall, P. (1996). *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- Hamnett, C., & Randolph, B. (1986). Tenurial transformation and the flat break-up market in London: The British condo experience. In N. Smith & P. Williams (Eds.), *Gentrification of the City*. (pp. 121-152) Londres: Allen and Unwin.
- Hamnett, C. (2000). *Gentrification, postindustrialism, and industrial and occupational restructuring in global cities*. In G. Bridge & S. Watson (Eds.), *A Companion to the City*. (pp. 331-341) Oxford: Blackwell.
- Hanson, J., & Hillier, B. (1984). *The social logic of space* (5th ed). Cambridge: Cambridge University Press.
- Harvey, D. (1998). *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Buenos Aires: Amorrortu Editores.
- Hillier, B. (1996). *Space is the machine* (3º ed.). London: University College London.
- Hillier, B., & Iida, S. (2005). *Network effects and psychological effects: a theory of urban movement*. Recuperado de <http://spacesyntax.tudelft.nl/media/Long%20papers%20I/hillieriida.pdf>
- Iranzo, J. (2002). Economía y trabajo, la gran transformación de la economía española. *REIS*, 100, 231-253. Recuperado de <http://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/642627.pdf>
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. Nueva York: Random House.
- Koolhaas, R. (2006). *La ciudad genérica*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Koolhaas, R. (2010). *Delirio de Nueva York: un manifiesto retroactivo para Manhattan*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Lees, L., Slater, T., & Wyly, E. (2008). *Gentrification*. Nueva York: Routledge.
- Lefebvre, H. (1978). *El derecho a la ciudad* (4º ed.). Barcelona: Ediciones península M.R.

- Ley, D. (1996). *The New Middle Class and the Remaking of the Central City*. Oxford: Oxford University Press.
- Lynch, K. (1960). *The image of the city*. Cambridge Massachussettes: MIT Press.
- Marcuse, P. (1986). Abandonment, gentrification and displacement: the linkages in New York City. In N. Smith and P. Williams (Eds.), *Gentrification of the city* (pp. 153-177). Boston: Allen and Unwin.
- Martínez, A. (2008). *Vigo. Da antiga cidade amurallada ó casco vello actual*. Pontevedra: Diputación de Pontevedra Editorial.
- Martínez, M. (2001). *Urbanismo de rehabilitación no centro histórico de Vigo*. Vigo: Universidad de Vigo.
- Martínez, S. (2000). *El retorn al centre de la ciutat, la reestructuració del Raval: entre la renovació i la gentrificació*. (Tesis doctoral, Universidad de Barcelona, España) Recuperado de <http://diposit.ub.edu/dspace/handle/2445/42009>
- Olabuenaga, R. (1996). *Metodología de la investigación cualitativa*. Bilbao: Universidad de Deusto.
- Pereiro, J.-L. (1981). *Desarrollo y deterioro urbano de la ciudad de Vigo*. Vigo: COAG.
- Portanet, R. (2013, marzo). *Regeneración Urbana del Frente Marítimo de Vigo: Puerta de la ciudad para su desarrollo turístico*. Trabajo presentado en el Seminario Internacional Fazer Acontecer a Regeneração Urbana, Porto, Portugal.
- Prado, D. (2013). *Vigo. Entre ciudad compacta y ciudad difusa*. (Disertação de Mestrado, Escola Superior Gallaecia, Portugal).
- Precedo, A. (1996). *Ciudad y desarrollo urbano*. Madrid: Síntesis.
- Ràfols, J. (2000). Ciclo inmobiliario y política de vivienda en España. In P. Bueno & J. Sanchís (Eds.), *Problemas de acceso al mercado de la vivienda en la Unión Europea*. (pp. 21-48) Valencia: Tirant lo Blanch.
- Ramos, A.-M., & Campos, N. (2013). *Rehabilitación del casco vello de Vigo. Planur-e*. Recuperado en 20 Marzo, 2014, de <http://www.planur-e.es/articulos/ver/rehabilitacion-del-casco-vello-de-vigo>
- Rossi, A. (2001). *A Arquitectura da Cidade* (2ª ed.). São Paulo: Ed. Gustavo Gili.
- Secchi, B. (1999). Città moderna, città contemporanea e loro futuri. In G. Dematteis et. al. (Eds.), *I Futuri della città: Teorie a confronto*. Milán: Franco Angeli.

- Secchi, B. (2006). *Primeira lição de urbanismo*. São Paulo: Perspectiva.
- Simões, J.-M. (2010). *História da Teoria da Arquitectura no Ocidente: De forma resumida e como Guia para o seu estudo mais aprofundado*. Lisboa: Nova Vega LDA.
- Slater, T. (2004). North American gentrification? Revanchist and emancipatory perspectives explored. *Environment and Planning A*, 36 (7), 1191-1213. Recuperado en <http://www.sages.ac.uk/home/homes/tslater/epa.pdf>
- Smith, N. (2012). *La nueva frontera urbana: Ciudad revanchista y gentrificación*. Madrid: Traficantes de sueños.
- Souto, X.-M. (1990). *Vigo, cen anos de historia urbana (1880- 1980)*. Vigo: Concellería de planeamento urbanístico do Concello de Vigo.
- Sýkora, L. (1993). City in transition: The role of the rent gap in Prague's revitalization. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 4 (84). Recuperado de <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1467-9663.1993.tb01770.x/abstract>
- Taboada, N. (1840). *Descripción topográfica-histórica de la ciudad de Vigo, su ría y alrededores*. Santiago: Vda. e hijos de Compañel.
- Valdivia, J.-L. (2004). *Constructores de la ciudad contemporánea. Aproximación disciplinar a través de los textos*. Navarra: CIE inversiones editoriales DOSSAT-2000.
- Van Weesep, J. (1994). Gentrification as a research frontier. *Progress in Human Geography*, 18 (1), 74-83.
- Vázquez, C. (1992). Urban policies and gentrification trends in Madrid's inner city. *Netherlands Journal of Housing & Built Environment*, 7 (4), 357-376. Recuperado de <http://link.springer.com/article/10.1007%2FBF02505771#page-1>
- Vázquez, C. (1996). *Espacio urbano y segregación social. Procesos y políticas en el casco histórico de Madrid*. (Tesis doctoral, Universidad Autónoma de Madrid, España) Recuperado en <http://www.ub.edu/geocrit/fw-ig.htm>.
- Venturi, R., Izenour, S., & Brown, D.-S. (1998). *Aprendiendo de las Vegas* (3ª ed.). Barcelona: Gustavo Gili.
- Vilagrasa, J. (1991). El estudio de la morfología urbana: Una aproximación. *Cuadernos críticos de geografía humana*, 16 (92). Universidad de Barcelona. Recuperado de <http://www.ub.edu/geocrit/geo92.htm>
- Vinuesa, T. (1992). *Cascos antiguos y centros históricos: problemas, políticas y dinámicas urbanas*. Madrid: MOPT.

- Xunta de Galicia. (1972). Plan General de Ordenación Urbana de 1972 [PGOU]. Recuperado de <http://www.planeamentourbanistico.xunta.es/siotuga/iotpu.php?iddoc=27144>
- Xunta de Galicia. (1993). Plan General de Ordenación Municipal de 1993 [PXOM]. Recuperado de <http://www.planeamentourbanistico.xunta.es/siotuga/iotpu.php?iddoc=23026>
- Yin, R. (2009). *Case Study Research. Design and Methods*. California: SAGE publications.
- Zona Franca de Vigo. (1992). Memoria de actuación del programa Abrir Vigo al Mar. Recuperado en http://www.zonafrancavigo.com/zonafrancavigo_es/actuaciones/abrirVigoMar/

ÍNDICE DE FIGURAS

Portada: De autor, 2015.

2. Fundamentación teórica.

Fig. 2.3.1. Tabla comparativa de suburbanización y densidad en América y Europa. Duque, (p. 72), 2010.

Fig. 2.3.2. Mapa de la subregión mediterránea establecida por la ONU. <http://unstats.un.org/unsd/methods/m49/m49regin.htm>

Fig. 2.3.3. Viñeta en la que el Dr. Dan explica la gentrificación. Smith, (p. 130), 2012.

3. Contextualización.

Fig. 3.1.1. Vigo en Galicia y división del término municipal de Vigo en la actualidad. De autor, 2014.

Fig. 3.1.3. Distribución parroquial y municipal en 1894. De autor a partir de Souto (1990), 2014.

Fig. 3.2.1. Evolución demográfica del municipio de Vigo desde 1900 hasta 2011. De autor a partir de www.ige.eu, 2014.

Fig. 3.2.2. Gráfica de evolución del saldo migratorio en Vigo desde 1995 hasta 2010. De autor a partir de www.ige.eu, 2014.

Fig. 3.3.1. Puerto pesquero de Vigo. Pequeña embarcación descargando la captura. <http://www.apvigo.com/ficheros/imagenes/326.ppgal175copyjesusnieto.jpg>

Fig. 3.3.2. Terminal Bouzas. Dedicada a las exportaciones automovilísticas de Citroën. http://www.zonafrancavigo.com/zonafrancavigo_es/comunicacion/archivoFotografico/biblioteca/redParques/

Fig. 3.3.3. Vista aérea de la terminal de transatlánticos (derecha), el centro comercial A Laxe (medio) y el Casco Vello (izquierda). Portantet, 2013.

Fig. 3.4.1. Representación del poblado castrense situado en el monte de O Castro. http://hoxe.vigo.org/movemonos/m_castro.php?lang=cas

Fig. 3.4.2. Plano de la villa medieval de Vigo en 1597 todavía sin murallas. Martínez, (p. 13), 2008.

Fig. 3.4.3. Plano de Vigo en 1856 realizado por Francisco Coello y Pascual Madoz. Pereiro, (p. 27), 1981.

Fig. 3.4.4. Proyecto de ensanche de José María Pérez en 1851. Pereiro, (p. 35), 1981.

Fig. 3.4.5. Proyecto definitivo del ensanche realizado por García Olloqui. 1870. Pereiro, (p. 41), 1981.

Fig. 3.4.6. Plano de la ciudad por Manuel Fernández Soler. 1881. Pereiro, (p. 48), 1981.

Fig. 3.4.7. Delimitación del casco urbano en 1897. Pereiro, (p. 52), 1981.

Fig. 3.4.8. Plano de situación para las obras del malecón en el tramo de unión entre el ensanche de García Olloqui y la ribera del Berbés. 1892. Pereiro, (p. 52), 1981.

Fig. 3.4.9. Proyecto de reforma y ensanche de la ciudad de Vigo por Ramiro Pascual. 1907. Pereiro, (p. 58), 1981.

Fig. 3.4.10. Anteproyecto del puerto de Vigo por Eduardo Cabello. 1913. Pereiro, (p. 60), 1981.

Fig. 3.4.11. Plano del Plan Palacios para el área interior de Vigo. 1932. Pereiro, (p. 83), 1981.

Fig. 3.4.12. Proyecto de reforma interior, ensanche y extensión. Manuel Comingues, 1943. Pereiro, (p. 125), 1981.

Fig. 3.4.13. Plan de alineaciones de la zona entre la Gran Vía del Generalísimo y la calle Torrecedeira en la que se refleja la propuesta para el Casco Vello. Década de 1940. Pereiro, (p. 129), 1981.

Fig. 3.4.14. Zonas de implantación para la Zona Franca. Década de 1950. Pereiro, (p. 141), 1981.

Fig. 3.4.15. Construcciones en el frente marítimo del Casco Vello en la década de 1960 derivadas de las ordenanzas de 1956 y la potenciación de la industria turística. Pereiro, (p. 155), 1981.

Fig. 3.4.16. Planos de ordenación aprobados entre 1943 y 1963 e incluidos en el PGOU de 1972. De autor a partir de Souto (1990), 2014.

Fig. 3.4.17. Clasificación del suelo en el PGOU de 1972. De autor a partir de Souto (1990), 2014.

Fig. 3.4.18. Clasificación del suelo en el Plan Xeral de Ordenación Municipal (PXOM) de 2008. http://hoxe.vigo.org/movemonos/urbanismo_pxom.php?lang=cas

Fig. 3.4.19. Delimitación del área establecida por el PERI de 1991 y su zona de ámbito de Bien de Interés Cultural (BIC). De autor a partir de <http://www.planeamentourbanistico.xunta.es/siotuga/iotpu.php?iddoc=25329>, 2014.

Fig. 3.4.20. Delimitación del área establecida por el PEPRI DE 2006. De autor a partir de <http://hoxe.vigo.org/urbanismo/cvello/>, 2014.

Fig. 3.4.21. Frente marítimo del Berbés. Espacio planteado para la próxima intervención del Consorcio. De autor, 2015.

4. Análisis del estudio de caso.

4.2. Análisis 1860.

Fig. 4.2.1.1. Trama urbana. 1860. De autor, 2014.

Fig. 4.2.1.2. Mapa axial. 1860. De autor, 2014.

Fig. 4.2.1.3. Infraestructuras viarias. 1860. De autor, 2014.

Fig. 4.2.1.4. Localización de las infraestructuras industriales. 1860. De autor, 2014.

Fig. 4.2.1.5. Localización equipamientos principales. 1860. De autor, 2014.

Fig. 4.2.1.6. Localización plazas/ mercado al aire libre. 1860. De autor, 2014.

Fig. 4.2.1.7. Vista de la plaza de la pescadería en la segunda mitad del siglo XIX.
http://1.bp.blogspot.com/-NbY7w6RBLDQ/UOK99hsdv_I/AAAAAAAAA-8/E57hOVZOPOk/s1600/foto2.jpg

Fig. 4.2.1.8. Vista de la plaza de la pescadería en la segunda mitad del siglo XIX.
<https://vigohistoria.files.wordpress.com/2014/06/plaza-de-la-pescaderc3ada-fotografc3ada-pacheco-museo-del-mar-0610.jpg>

Fig. 4.2.1.9. Vista de la ciudad desde la ribera del Berbés en la segunda mitad del siglo XIX.
<http://vigohistoria.files.wordpress.com/2014/02/berbc3a9s-con-murallas.jpg>

Fig. 4.2.1.10. Grabado representativo de la ribera del Berbés en la segunda mitad del siglo XIX.
<https://vigohistoria.files.wordpress.com/2014/06/riberadelberbes.jpg>

Fig. 4.2.1.11. Fotografía de los soportales del Berbés donde se observan su función y morfología originales. Finales del siglo XIX. Archivo Pacheco.

Fig. 4.2.2.1. Esquema interpretativo del espacio construido. 1860. De autor, 2014.

Fig. 4.2.2.2. Mapa axial. Conectividad. De autor, 2014.

Fig. 4.2.2.3. Mapa axial. Integración global. De autor, 2014.

Fig. 4.2.2.4. Mapa axial. Integración local. De autor, 2014.

Fig. 4.2.2.5. Mapa de segmentos. Integración global. De autor, 2014.

Fig. 4.2.2.6. Mapa de segmentos. Integración local. De autor, 2014.

Fig. 4.2.2.7. Mapa axial. Sinergia. De autor, 2014.

Fig. 4.2.2.8. Mapa de segmentos. Sinergia. De autor, 2014.

Fig. 4.2.2.9. Mapa axial. Elección de flujo. De autor, 2014.

Fig. 4.2.2.10. Mapa de segmentos. Elección de flujo. De autor, 2014.

Fig. 4.2.2.11. Localización de equipamientos. 1860. De autor, 2014.

Fig. 4.2.2.12. Calles con mayor porcentaje de establecimiento terciario. 1860. De autor a partir de Martínez (2008), 2014.

Fig. 4.2.3.1. Superposición de mapa axial de integración global y equipamientos. De autor, 2014.

Fig. 4.2.3.2. Superposición de mapa axial de integración global y espacio terciario. De autor, 2014.

Fig. 4.2.3.3. Superposición de mapa axial de elección de flujo y equipamientos. De autor, 2014.

Fig. 4.2.3.4. Superposición de mapa axial de elección de flujo y espacio terciario. De autor, 2014.

Fig. 4.2.3.5. Esquema interpretativo de la relación existente entre la integración global, los equipamientos y el espacio terciario. De autor, 2014.

Fig. 4.2.3.6. Esquema interpretativo de la relación existente entre las principales líneas de elección de flujo, equipamientos y espacio terciario. De autor, 2014.

4.3. Análisis 1910.

Fig. 4.3.1.1. Trama urbana. 1910. De autor, 2014.

Fig. 4.3.1.2. Mapa axial. 1910. De autor, 2014.

Fig. 4.3.1.3. Infraestructuras viarias. 1910. De autor, 2014.

Fig. 4.3.1.4. Localización de las infraestructuras industriales. 1910. De autor, 2014.

Fig. 4.3.1.5. Localización equipamientos principales y profesionales. 1910. De autor, 2014.

Fig. 4.3.1.6. Localización de plazas y espacios verdes. 1910. De autor, 2014.

Fig. 4.3.1.7. Fotografía del Casco Vello desde el relleno de enlace con el Berbés. A la izquierda se observa el edificio del mercado de A Laxe. Principios de siglo XX. <https://www.facebook.com/pages/Vigo-La-Antigua-Ciudad-OL%C3%ADvica/558118970917481?fref=ts>

Fig. 4.3.1.8. Vista del centro histórico desde el mar. Se pueden observar las torres de la Colegiata (plaza de la iglesia). Principios de siglo XX. <http://riadevigo.net/vigoretro.htm>

Fig. 4.3.1.9. Paso del ferrocarril por los terrenos ganados al mar en el ensanche de García Olloqui. Primera década de siglo XX. <https://www.facebook.com/pages/Vigo-La-Antigua-Ciudad-OL%C3%ADvica/558118970917481?fref=ts>

Fig. 4.3.1.10. Malecón de enlace con la ribera del Berbés. Al fondo se observa el edificio de viajeros. Principios de siglo XX. <https://www.facebook.com/pages/Vigo-La-Antigua-Ciudad-OL%C3%ADvica/558118970917481?fref=ts>

Fig. 4.3.1.11. Descarga de pescado en la ribera del Berbés a principios del siglo XX. <https://www.facebook.com/pages/Vigo-La-Antigua-Ciudad-OL%C3%ADvica/558118970917481?fref=ts>

Fig. 4.3.1.12. Perspectiva de la plaza de la Piedra hacia el 1915. <http://riadevigo.net/vigoretro.htm>

Fig. 4.3.1.13. Calle de los cesteros en la segunda década del siglo XX. <http://riadevigo.net/vigoretro.htm>

Fig. 4.3.1.14. Calle Elduayen todavía en construcción. <http://riadevigo.net/vigoretro.htm>

Fig. 4.3.1.15. Vista parcial del relleno de enlace con la ribera del Berbés. Inicios de siglo XX. <http://riadevigo.net/vigoretro.htm>

Fig. 4.3.1.16. Vista de la calle Carral tras el derribo de las murallas. Inicios siglo XX. <http://riadevigo.net/vigoretro.htm>

Fig. 4.3.1.17. Cruce de Policarpo Sanz con la Calle del Ramal. Ensanche entre el Arenal y la vía de Ronda (Príncipe). Primera década de siglo XX. <http://riadevigo.net/vigoretro.htm>

Fig. 4.3.1.18. Paseo de Alfonso XII, zona oeste del ensanche de Elduayen, carretera hacia Baiona y Tuy. Inicios de siglo XX. <http://riadevigo.net/vigoretro.htm>

Fig. 4.3.1.19. Calle Urzaiz y Calle de Ronda (Príncipe) al fondo. Carretera hacia Madrid. Inicios de siglo XX. <http://riadevigo.net/vigoretro.htm>

Fig. 4.3.2.1. Esquema interpretativo del espacio construido. 1910. De autor, 2014.

Fig. 4.3.2.2. Esquema interpretativo del espacio construido. 1910. De autor, 2014.

Fig. 4.3.2.3. Mapa axial. Conectividad. De autor, 2014.

Fig. 4.3.2.4. Mapa axial. Integración global. De autor, 2014.

Fig. 4.3.2.5. Mapa axial. Integración local. De autor, 2014.

Fig. 4.3.2.6. Mapa de segmentos. Integración global. De autor, 2014.

Fig. 4.3.2.7. Mapa de segmentos. Integración local. De autor, 2014.

Fig. 4.3.2.8. Mapa axial. Sinergia. De autor, 2014.

Fig. 4.3.2.9. Mapa de segmentos. Sinergia. De autor, 2014.

Fig. 4.3.2.10. Mapa axial. Elección de flujo. De autor, 2014.

Fig. 4.3.2.11. Mapa de segmentos. Elección de flujo. De autor, 2014.

Fig. 4.3.2.12. Localización de equipamientos. 1910. De autor, 2014.

Fig. 4.3.2.13. Calles con mayor porcentaje de establecimiento terciario. 1910. De autor, 2014.

Fig. 4.3.3.1. Superposición de mapa axial de integración global y equipamientos. De autor, 2014.

Fig. 4.3.3.2. Superposición de mapa axial de integración global y espacio terciario. De autor, 2014.

Fig. 4.3.3.3. Superposición de mapa axial de elección de flujo y equipamientos. De autor, 2014.

Fig. 4.3.3.4. Superposición de mapa axial de elección de flujo y espacio terciario. De autor, 2014.

Fig. 4.3.3.5. Esquema interpretativo de la relación existente entre la integración global, los equipamientos y el espacio terciario. De autor, 2014.

Fig. 4.3.3.6. Esquema interpretativo de la relación existente entre las principales líneas de elección de flujo, equipamientos y espacio terciario. De autor, 2014.

4.4. Análisis 1960.

Fig. 4.4.1.1. Trama urbana. 1960. De autor, 2014.

Fig. 4.4.1.2. Infraestructuras viarias. 1960. De autor, 2014.

Fig. 4.4.1.3. Vías principales. 1960. De autor, 2014.

Fig. 4.4.1.4. Localización de las infraestructuras industriales. 1960. De autor, 2014.

Fig. 4.4.1.5. Localización equipamientos principales. 1960. De autor, 2014.

Fig. 4.4.1.6. Localización de plazas, parques y zonas ajardinadas. 1960. De autor, 2014.

Fig. 4.4.1.7. Frente marítima del Casco Vello en la década de 1950.
<https://www.facebook.com/pages/Vigo-La-Antigua-Ciudad-OL%C3%ADvica/558118970917481?fref=>

Fig. 4.4.1.8. Frente marítima del Casco Vello en la década de 1980.
<https://www.facebook.com/pages/Vigo-La-Antigua-Ciudad-OL%C3%ADvica/558118970917481?fref=ts>

Fig. 4.4.1.9. Edificio del Ayuntamiento en la Plaza de la Constitución. Década de 1960.
<https://www.facebook.com/pages/Vigo-La-Antigua-Ciudad-OL%C3%ADvica/558118970917481?fref=ts>

Fig. 4.4.1.10. Plaza de A Pedra. Década de 1960.
<https://www.facebook.com/pages/Vigo-La-Antigua-Ciudad-OL%C3%ADvica/558118970917481?fref=ts>

Fig. 4.4.1.11. Ejemplo de edificios incoherentes surgidos a partir de las ordenanzas municipales de 1956. Pereiro, (p. 147), 1981.

Fig. 4.4.1.12. Ejemplo de edificios incoherentes surgidos a partir de las ordenanzas municipales de 1956. Pereiro, (p. 147), 1981.

Fig. 4.4.1.13. Cambio de escala acontecido en el frente marítimo del Casco Vello en la década de 1960. Pereiro, (p. 239), 1981.

Fig. 4.4.1.14. Fotografía aérea del Casco Vello en la década de 1970.
<https://www.facebook.com/pages/Vigo-La-Antigua-Ciudad-OL%C3%ADvica/558118970917481?fref=ts>

Fig. 4.4.1.15. Fotografía aérea del Casco Vello en la década de 1970.
<https://www.facebook.com/pages/Vigo-La-Antigua-Ciudad-OL%C3%ADvica/558118970917481?fref=ts>

Fig. 4.4.1.16. Entrada lateral al mercado de A Laxe, derribado en la década de 1960.
<https://www.facebook.com/pages/Vigo-La-Antigua-Ciudad-OL%C3%ADvica/558118970917481?fref=ts>

Fig. 4.4.1.17. Fotografía de los soportales del Berbés en la década de 1960.
<https://www.facebook.com/pages/Vigo-La-Antigua-Ciudad-OL%C3%ADvica/558118970917481?fref=ts>

Fig. 4.4.1.18. Fotografía de la explanada del Berbés en período de fiestas. Década de 1960.
<https://www.facebook.com/pages/Vigo-La-Antigua-Ciudad-OL%C3%ADvica/558118970917481?fref=ts>

Fig. 4.4.1.19. Fotografía del parque infantil situado en la explanada del Berbés. Década de 1960.
<https://www.facebook.com/pages/Vigo-La-Antigua-Ciudad-OL%C3%ADvica/558118970917481?fref=ts>

Fig. 4.4.1.20. Infraestructura construida durante la década de 1960 para albergar el mercado de A Pedra. <https://www.facebook.com/pages/Vigo-La-Antigua-Ciudad-OL%C3%ADvica/558118970917481?fref=ts>

Fig. 4.4.1.21. Calle de los cesteros en la década de 1960, próxima a la plaza de la Constitución. <https://www.facebook.com/pages/Vigo-La-Antigua-Ciudad-OL%C3%ADvica/558118970917481?fref=ts>

Fig. 4.4.1.22. Fotografía de los jardines del Náutico. Década de 1960.
<https://www.facebook.com/pages/Vigo-La-Antigua-Ciudad-OL%C3%ADvica/558118970917481?fref=ts>

Fig. 4.4.1.23. Construcción de los nuevos edificios proyectados para el frente marítimo del Casco Vello durante la década de 1960. <http://riadevigo.net/vigoretro.htm>

Fig. 4.4.1.24. Plaza de la Constitución a finales de la década de 1960. <http://riadevigo.net/vigoretro.htm>

Fig. 4.4.1.25. Calle Real a finales de la década de 1960. <http://riadevigo.net/vigoretro.htm>

Fig. 4.4.1.26. Calle Real a finales de la década de 1960. <http://riadevigo.net/vigoretro.htm>

Fig. 4.4.1.27. Mercado informal en la plaza de la Piedra a finales de la década de 1950. <http://riadevigo.net/vigoretro.htm>

Fig. 4.4.1.28. Fotografía de la explanada del Berbés a principios de la década de 1960. <http://riadevigo.net/vigoretro.htm>

Fig. 4.4.1.29. Construcción de viviendas incoherentes en la calle Elduayen a principios de la década de 1960. <http://riadevigo.net/vigoretro.htm>

Fig. 4.4.2.1. Esquema interpretativo del espacio construido. 1960. De autor, 2014.

Fig. 4.4.2.2. Esquema interpretativo del espacio construido y barreras físicas. 1960. De autor, 2014.

Fig. 4.4.2.3. Localización de viviendas incoherentes construidas en el Casco Vello a raíz de las ordenanzas municipales de 1956. De autor, 2014.

Fig. 4.4.2.4. Mapa axial. Conectividad. De autor, 2014.

Fig. 4.4.2.5. Mapa axial. Integración global. De autor, 2014.

Fig. 4.4.2.6. Mapa axial. Integración local. De autor, 2014.

Fig. 4.4.2.7. Mapa de segmentos. Integración global. De autor, 2014.

Fig. 4.4.2.8. Mapa de segmentos. Integración local. De autor, 2014.

Fig. 4.4.2.9. Mapa axial. Sinergia. De autor, 2014.

Fig. 4.4.2.10. Mapa de segmentos. Sinergia. De autor, 2014.

Fig. 4.4.2.11. Mapa axial. Elección de flujo. De autor, 2014.

Fig. 4.4.2.12. Mapa de segmentos. Elección de flujo. De autor, 2014.

Fig. 4.4.2.13. Localización de equipamientos. 1960. De autor, 2014.

Fig. 4.4.2.14. Espacio terciario y comercio. 1960. De autor, 2014.

Fig. 4.4.3.1. Superposición de mapa axial de integración global y equipamientos. De autor, 2014.

Fig. 4.4.3.2. Superposición de mapa axial de integración global y espacio terciario. De autor, 2014.

Fig. 4.4.3.3. Superposición de mapa axial de integración global, viviendas incoherentes y zona de protección definida en las ordenanzas municipales de 1956. De autor, 2014.

Fig. 4.4.3.4. Superposición de mapa de segmentos de integración local, viviendas incoherentes y zona de protección definida en las ordenanzas municipales de 1956. De autor, 2014.

Fig. 4.4.3.5. Superposición de mapa axial de elección de flujo y equipamientos. De autor, 2014.

Fig. 4.4.3.6. Superposición de mapa axial de elección de flujo y espacio terciario. De autor, 2014.

Fig. 4.4.3.7. Superposición de mapa axial de elección de flujo, viviendas incoherentes y zona de protección definida en las ordenanzas municipales de 1956. De autor, 2014.

Fig. 4.4.3.8. Esquema interpretativo de la relación existente entre la integración global, los equipamientos y el espacio terciario. De autor, 2014.

Fig. 4.4.3.9. Esquema interpretativo de la relación existente entre las principales líneas de elección de flujo, equipamientos y espacio terciario. De autor, 2014.

4.5. Análisis 2015.

Fig. 4.5.1.1. Trama urbana. 2015. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.2. Infraestructuras viarias. 2015. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.3. Vías principales. 2015. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.4. Localización de las infraestructuras industriales. 2015. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.5. Localización equipamientos principales. 2015. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.6. Localización de plazas, parques y zonas ajardinadas. 2015. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.7. Barrera física producida en el frente marítimo del Casco Vello por las edificaciones incoherentes construidas entre 1960 y 1990. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.8. Barrera física producida en el frente marítimo del Casco Vello por las edificaciones incoherentes construidas entre 1960 y 1990.
<https://www.facebook.com/pages/Vigo-La-Antigua-Ciudad-OL%C3%ADvica/558118970917481?fref=ts>

Fig. 4.5.1.9. Edificaciones incoherentes construidas en la zona interior oeste del Casco Vello entre 1960 y 1990. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.10. Zona oeste del interior del Casco Vello. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.11. Edificación incoherente en la ribera del Berbés, construida entre 1960 y 1990. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.12. Edificación incoherente en la calle Elduayen, construida entre 1960 y 1970. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.13. Edificación en avanzado estado de degradación y abandono en la calle Real. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.14. Edificación en avanzado estado de degradación y abandono en las inmediaciones del hotel Bahía de Vigo, zona este del Casco Vello. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.15. Demolición del fuerte de San Sebastián en la década de 1970 para levantar el nuevo Ayuntamiento. <http://riadevigo.net/vigoretro.htm>

Fig. 4.5.1.16. Ayuntamiento de Vigo visto desde la plaza del Rey. Parte alta del Casco Vello. Construido en la década de 1970. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.17. Frente marítima en el antiguo emplazamiento del mercado de A Laxe. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.18. Vista aérea del frente marítimo, se observa la intervención realizada en el programa Abrir Vigo al Mar. <https://www.facebook.com/ConsortioCCVV/photos/pb.143873522489540.-2207520000.1421777898./307953896081501/?type=3&theater>

Fig. 4.5.1.19. Túnel subterráneo realizado por el programa Abrir Vigo al Mar. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.20. Centro comercial A Laxe conectado por pasarela elevada con la plaza de la Piedra. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.21. Paseo marítimo en jardines del Náutico. Promovido por el programa Abrir Vigo al Mar. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.22. Centro comercial A Laxe, promovido por el programa Abrir Vigo al Mar. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.23. Vista superior del paseo marítimo y la estación marítima. Actuación realizada durante el programa Abrir Vigo al Mar. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.24. Barrera física en el frente marítimo, producida por las actuaciones del programa Abrir Vigo al Mar. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.25. Calle de las Ostras y mercado de A Pedra, incluidos en las rehabilitaciones realizadas por el programa URBAN. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.26. Mercado de A Pedra, espacio rehabilitado por el programa URBAN. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.27. Plaza de A Pedra, rehabilitada durante el programa URBAN. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.28. Calle Poboadores, zona oeste del Casco Vello. Rehabilitada durante las intervenciones del programa URBAN. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.29. Cruce entre las calles Poboadores, Anguía y Perigos, zona interior oeste del Casco Vello. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.30. Fachadas y pavimentos rehabilitados en la calle Real durante el plan URBAN. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.31. Calle Triunfo. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.32. Calle Príncipe. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.33. Puerta del Sol. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.34. Comercio informal localizado en las calles adyacentes al hotel Bahía y el mercado de A Pedra. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.35. Comienzo del proceso de rehabilitación en la fachada del Berbés por el Consorcio del Casco Vello. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.36. Equipamiento construido por el Consorcio del Casco Vello en la zona interior oeste del Casco Vello. Centro Gallego de Fotografía. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.37. Edificio residencial construido en la zona alta del Casco Vello por el Consorcio del Casco Vello. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.38. Proceso de rehabilitación y revitalización de la zona alta del Casco Vello. Consorcio del Casco Vello. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.39. Calle Abeleira Menéndez. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.40. Edificación rehabilitada por el Consorcio del Casco Vello como equipamiento cultural en la parte alta del Casco Vello. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.41. Rehabilitación y adjudicación de local comercial por parte del Consorcio del Casco Vello para negocio asociado a la clase creativa en la calle Ferrería. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.42. Construcción de edificio residencial en la parte alta del Casco Vello por parte del Consorcio del Casco Vello. Viviendas en estado de abandono y degradación en el espacio envolvente. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.43. Rehabilitación de edificio para uso administrativo realizada por el Consorcio del Casco Vello en la calle Real. De autor, 2014.

Fig. 4.5.1.44. Rehabilitación de edificio para uso residencial por parte del Consorcio del Casco Vello en la parte alta del mismo. De autor, 2014.

Fig. 4.5.2.1. Esquema interpretativo del espacio construido. 2015. De autor, 2014.

Fig. 4.5.2.2. Plano morfológico sobre el plan de alineaciones del castillo de San Sebastián realizado en la década de 1970. De autor, 2014.

Fig. 4.5.2.3. Ámbito de influencia de la zona de protección establecida por el PERI de 1991. De autor, 2014.

Fig. 4.5.2.4. Plano morfológico sobre las intervenciones de rehabilitación espacial realizadas durante el programa Abrir Vigo al Mar realizado a partir de 1992. De autor, 2014.

Fig. 4.5.2.5. Plano morfológico sobre las intervenciones de rehabilitación espacial realizadas durante el programa URBAN a partir de 1995. De autor, 2014.

Fig. 4.5.2.6. Plano morfológico sobre las intervenciones de rehabilitación socio-económica realizadas durante el programa URBAN a partir de 1995. De autor, 2014.

Fig. 4.5.2.6. Ámbito de influencia de la zona de protección establecida por el PEPRI de 2006. De autor, 2014.

Fig. 4.5.2.7. Plano morfológico sobre las intervenciones de rehabilitación espacial realizadas por el Consorcio del Casco Vello a partir de 2007 y el programa Vigo Vertical de 2014. De autor, 2014.

Fig. 4.5.2.8. Plano morfológico sobre las intervenciones de rehabilitación socio-económica realizadas por el Consorcio del Casco Vello a partir de 2007. De autor, 2014.

Fig. 4.5.2.9. Mapa axial. Conectividad. De autor, 2014.

Fig. 4.5.2.10. Mapa axial. Integración global. De autor, 2014.

Fig. 4.5.2.11. Mapa axial. Integración local. De autor, 2014.

Fig. 4.5.2.12. Mapa de segmentos. Integración global. De autor, 2014.

Fig. 4.5.2.13. Mapa de segmentos. Integración local. De autor, 2014.

Fig. 4.5.2.14. Mapa axial. Sinergia. De autor, 2014.

Fig. 4.5.2.15. Mapa de segmentos. Sinergia. De autor, 2014.

Fig. 4.5.2.16. Mapa axial. Elección de flujo. De autor, 2014.

Fig. 4.5.2.17. Mapa de segmentos. Elección de flujo. De autor, 2014.

Fig. 4.5.2.18. Mapa axial. Profundidad. De autor, 2014.

Fig. 4.5.2.19. Mapa de segmentos. Profundidad. De autor, 2014.

Fig. 4.5.2.20. Localización de equipamientos. 2015. De autor, 2014.

Fig. 4.5.2.21. Espacio terciario y comercio. 2015. De autor, 2014.

Fig. 4.5.3.1. Superposición integración global en mapa axial y acciones realizadas durante el plan de alineaciones del castillo de San Sebastián y durante el programa Abrir Vigo al Mar. De autor, 2014.

Fig. 4.5.3.2. Superposición integración local en mapa de segmentos y acciones realizadas durante el programa URBAN sobre el espacio físico a partir de 1995. De autor, 2014.

Fig. 4.5.3.3. Superposición integración local en mapa de segmentos y acciones realizadas durante el programa URBAN sobre las dinámicas socio-económicas a partir de 1995. De autor, 2014.

Fig. 4.5.3.4. Superposición integración local en mapa de segmentos y acciones realizadas por el Consorcio del Casco Vello sobre el espacio físico a partir de 2007. De autor, 2014.

Fig. 4.5.3.5. Superposición integración local en mapa de segmentos y acciones realizadas por el Consorcio del Casco Vello sobre las dinámicas socio-económicas a partir de 2007. De autor, 2014.

Fig. 4.5.3.6. Superposición integración global en mapa axial y equipamientos. 2015. De autor, 2014.

Fig. 4.5.3.7. Superposición integración local en mapa de segmentos y equipamientos. 2015. De autor, 2014.

Fig. 4.5.3.8. Superposición integración global y espacio terciario y comercial. 2015. De autor, 2014.

Fig. 4.5.3.9. Superposición de mapa axial de elección de flujo y equipamientos. De autor, 2014.

Fig. 4.5.3.10. Superposición de mapa axial de elección de flujo y espacio terciario. De autor, 2014.

Fig. 4.5.3.11. Esquema interpretativo de la relación existente entre la integración global, los equipamientos y el espacio terciario. De autor, 2014.

Fig. 4.5.3.12. Esquema interpretativo de la relación existente entre la integración local, los equipamientos y el espacio terciario. De autor, 2014.

Fig. 4.5.3.13. Esquema interpretativo de la relación existente entre las principales líneas de elección de flujo, equipamientos y espacio terciario. De autor, 2014.

Fig. 4.5.3.14. Esquema interpretativo de la relación existente entre profundidad, equipamientos y espacio terciario. De autor, 2014.

Fig. 4.5.3.15. Superposición de mapa de isovistas de integración visual y rehabilitaciones sobre el espacio físico realizadas durante el programa URBAN. De autor, 2014.

Fig. 4.5.3.16. Superposición de mapa de isovistas de integración visual y rehabilitaciones sobre las dinámicas socio-económicas realizadas durante el programa URBAN. De autor, 2014.

Fig. 4.5.3.17. Superposición de mapa de isovistas de integración visual y rehabilitaciones sobre el espacio físico realizadas por el Consorcio del Casco Vello. De autor, 2014.

Fig. 4.5.3.18. Superposición de mapa de isovistas de integración visual y rehabilitaciones sobre las dinámicas socio-económicas realizadas por el Consorcio del Casco Vello. De autor, 2014.

5. Sistematización.

Fig. 5.1.1. Sistematización 1860. De autor, 2014.

Fig. 5.1.2. Plaza de la Princesa. 1860.

<https://vigohistoria.files.wordpress.com/2014/06/plaza-de-la-pescaderc3ada-fotografc3ada-pacheco-museo-del-mar-0610.jpg>

Fig. 5.1.3. Frente marítimo. 1910. <https://www.facebook.com/pages/Vigo-La-Antigua-Ciudad-OL%C3%ADvica/558118970917481?fref=ts>

Fig. 5.1.4. Sistematización 1910. De autor, 2014.

Fig. 5.1.5. Sistematización 1960. De autor, 2014.

Fig. 5.1.6. Edificaciones incoherentes en el frente marítimo. 1960. Pereiro, (p. 239), 1981.

Fig. 5.1.5. Rehabilitación de la calle Abeleira Menéndez. 2015. De autor, 2014.

Fig. 5.1.6. Sistematización 2015. De autor, 2014.



Mestrado Integrado em Arquitetura e Urbanismo

Vila Nova de Cerveira, Março de 2015