

Autora _Isabel González García

BLOQUE 2_CIUADAD

Título_ LA VARIEDAD CONTEXTUAL, CONDICIÓN NECESARIA PARA ACCEDER A LA CENTRALIDAD EN LAS PERIFERIAS URBANAS.

Subtítulo_ ANÁLISIS DE SU EVOLUCIÓN EN TRES BARRIOS DE MADRID.

Palabras Clave_ Rehabilitación integral de barrios, planeamiento, complejidad urbana, accesibilidad, indicadores urbanos, resiliencia urbana.

INDICE

_ Introducción

_Definición del concepto de variedad urbana desde la complejidad.

_El papel de la variedad contextual.

_Análisis de los barrios: el Bº del Pilar, San Cristóbal de los Ángeles y Santa Eugenia

_A modo de conclusión: la necesidad de incorporar como objetivo de la intervención en los barrios el incremento de la variedad contextual.

INTRODUCCIÓN AL ARTÍCULO DE LACOMUNICACIÓN

Este artículo plantea como un objetivo de la rehabilitación integral de barrios, el “derecho a la centralidad” e introduce el concepto de *variedad contextual* que permite evaluar la complejidad de las relaciones del barrio con su entorno y con las áreas centrales de la ciudad.

TEXTO COMUNICACIÓN COMPLETA

El presente análisis parte de una definición compleja de la variedad urbana, entendida como el conjunto de elementos urbanos articulados que permiten la generación de satisfactores de las necesidades humanas en la ciudad. Se trata de una condición necesaria para la calidad de vida en la ciudad y posibilita, como diría H. Lefebvre, el “derecho a la ciudad”. Engloba tres aspectos diferenciados: la variedad del soporte físico urbano (variedad endógena), la complejidad de las relaciones que establece ese ámbito con el resto de la ciudad (variedad contextual) y un tercer aspecto relacionado con la diversidad de los residentes y de las actividades que se desarrollan en esa área (dinámica).

La variedad contextual está relacionada con el “derecho a la centralidad” de un barrio y de sus habitantes. Así, una mayor articulación con su entorno inmediato y con la ciudad, aumentará las posibilidades del barrio de evitar una situación de periferia física y social.

Tomemos como ejemplo la evolución de tres barrios madrileños que se construyen, como la mayoría de los polígonos residenciales de los 60-70, en una localización aislada en la periferia: el Bº del Pilar, Santa Eugenia y San Cristóbal de los Ángeles.

El Barrio del Pilar se localiza en la zona sur del distrito de Fuencarral, al norte del municipio, rodeado por una amplia zona sin urbanizar y con una importante diferencia de cota en el borde sur, la zona más próxima a la ciudad pero en un emplazamiento privilegiado por su cercanía a la prolongación Norte de la Castellana.

Originariamente, la única conexión con la ciudad se realiza a través de la zona de Bravo Murillo. Lo que le vinculará históricamente con el distrito de Tetuán. En los 70, se conecta con el Paseo de la Castellana a través de la calle Sinesio Delgado y con la zona de Ciudad Universitaria-Moncloa-Argüelles- A-6 a través de la antigua Carretera de la Playa y el Bº de La Coma. Hasta la ejecución de la Av. de la Ilustración, la separación física entre los dos barrios persistirá. Tanto La Ilustración como Sinesio Delgado se convierten en dos ejes importantes de escala supralocal pero a su paso por el Barrio del Pilar, alteran su configuración y de vías rápidas pasan a convertirse en una vías urbanas permeables. En el caso de la primera, el propio diseño, convierte la M-30 en elemento de articulación e unión entre barrios y espacio de esparcimiento y paseo de los residentes.

Además, presenta una trama viaria principal permeable con su entorno incluso en su viario de borde, lo que favorece la articulación funcional con las áreas limítrofes y la contigüidad de las tramas.

Como se comprueba en la serie de planos históricos del Consorcio Regional de Transportes (1973-2011), el importante desarrollo del transporte público permite que, ya desde 1991, el barrio mantenga una relación directa con las principales áreas de centralidad urbana de la ciudad: eje Castellana (Nuevos Ministerios-Torres de la antigua ciudad deportiva), Gran Vía-Sol, Ciudad Universitaria, Moncloa-Princesa, Bilbao-San Bernardo, Colón-Goya o Príncipe de Vergara. Existe una conexión directa con todos los distritos de la Almendra Central (salvo con el distrito de Arganzuela). También ha ido fortaleciendo su relación con amplias zonas del distrito y con los nuevos desarrollos localizados más al norte. El resultado final es una dotación de transporte público excelente que visualiza la ascensión del barrio hacia posiciones más centrales tanto en el distrito como en la propia ciudad.

Fig.1,

El Barrio de San Cristóbal de los Ángeles tiene su origen en el Poblado Dirigido (1958). Se trata de una verdadera actuación de creación de periferia, entre la carretera de Andalucía, la vía del ferrocarril e instalaciones militares en el distrito de Villaverde. El diseño, basado en criterios funcionalista, plantea una red viaria jerarquizada y confusa, cuya conexión con el exterior se reduce a un acceso viario desde la autovía de Andalucía y precarias conexiones con el resto de Villaverde.

Tanto la evolución del barrio como su relación con el resto de la ciudad ha sido una foto fija desde sus orígenes hasta la actualidad.

Será entre el 2002-2004 cuando la construcción de la Gran Vía de Villaverde sobre las vías del tren pretenda una transformación importante del barrio. Esta vía se construye elevada 4 metros aprovechando que el ferrocarril discurre por una vaguada. Sin embargo este viario no modifica apenas la situación de aislamiento del barrio con respecto al resto de la ciudad y a su entorno inmediato puesto que la conexión norte sur sigue siendo muy precaria, apoyada en puntos concretos a través de escaleras que salvan la diferencia de cota. Además, no genera centralidad y se limita a mejorar la movilidad motorizada y transversal de la ciudad en esa zona.

En cuanto al transporte público, se puede decir que es un fiel reflejo de anterior. Las únicas conexiones en autobús con la ciudad se producen, a través la carretera de Andalucía, con la zona de Legazpi y con Villaverde Alto, a través del Polígono Industrial. La dotación de transporte público se completaba con la línea C-3 de cercanías (Atocha-Aranjuez). La prolongación tanto del cercanías como del metro (línea 3 del) en 2007-2008, suponen una mejora importante de la conectividad con la ciudad.

Sin embargo, la relación del barrio con su entorno y con las áreas centrales sigue siendo muy reducida. La conexión directa con Centro (Sol-Princesa-Moncloa), la Ciudad Universitaria, y eje Castellana (Recoletos-Nuevos Ministerios, Chamartín) se basa exclusivamente en la mejora de la movilidad mediante plataformas exclusivas de transporte subterráneas (metro y cercanías). Sin embargo, no se han establecido relaciones de contigüidad con su entorno. Esto unido a la inexistencia de elementos de centralidad urbana en el área próxima y en el interior del barrio ha enquistado la situación de aislamiento y exclusión del barrio.

Fig.2

El último barrio analizado es la ciudad Residencial Santa Eugenia levantada en 1971 en las cercanías del antiguo pueblo de Vallecas junto al cerro Almodóvar y la UVA de Vallecas. A pesar de la cercanía al casco de Vallecas, se plantea como un espacio que busca diferenciarse tanto física como socialmente de su entorno inmediato. No hay que olvidar que hasta finales de los años 80 existía un muro de separación entre Santa Eugenia y la UVA, demolido después de la remodelación del poblado. Se trata de uno de los polígonos de promoción privada de los 60-70 más homogéneos. Pese a ir dirigido a una población completamente distinta a la de San Cristóbal, presenta características comunes: situación periférica, aislamiento del entorno, conexión rápida a la autovía y diseño introvertido. Se pretende crear una célula aparentemente autónoma, que da la espalda a Vallecas y busca su conexión con Madrid. De hecho, la mayor parte de las viviendas cuentan ya con aparcamiento subterráneo convirtiéndose en una de las primeras propuestas de polígonos satélites de su época.

El barrio se organiza entorno a un anillo perimetral que conecta con el exterior en tres puntos: el principal, con la carretera de Valencia; y los otros dos con Vallecas. Otra singularidad de Santa Eugenia es la localización de las dotaciones y equipamientos en el borde opuesto de la

autovía, lo que obliga a una precaria conexión entre ambas zonas a través de pasarelas elevadas.

La evolución de la red transporte público es fiel reflejo de las relaciones que Santa Eugenia ha mantenido con la ciudad. En 1973, existía una única línea que comunicaba Santa Eugenia con la Plaza de Mariano de Cavia a través de la carretera de Valencia. A principios de los 80 ya discurren por el barrio dos líneas de la EMT, que conectaban con la Plaza de Felipe II y con el Puente de Vallecas. El tren de cercanías completaba la red convirtiéndose en el elemento más importante de transporte público del barrio por la amplitud del recorrido.

De lo anterior se deduce que, desde su origen, el barrio se vincula con tres áreas centrales de la ciudad: el Barrio de Salamanca-Plaza de Felipe II y Retiro-Menéndez Pelayo, en autobús y el eje Castellana (Chamartín-Atocha) a través del cercanías. En su entorno inmediato, aparece conectado de Puente de Vallecas, y más recientemente con la zona comercial del Ensanche de Vallecas. Las intervenciones realizadas han quedado casi circunscritas al ámbito de la mejora de la movilidad y de la conectividad del barrio con nodos de comunicación y transporte. Tampoco en este caso se han favorecido las relaciones de contigüidad urbana, de sutura del barrio con su entorno y con el resto de la ciudad. Sigue siendo una pieza satélite para una clase media ahora envejecida.

Fig.3

La articulación entre un barrio y el resto de la ciudad se fundamenta en dos tipos de relaciones: "conectividad" y "contigüidad". En la primera, lo más importante es la eficacia de la conexión entre dos barrios o zonas de la ciudad. Se trata de una relación basada en la movilidad. En la segunda, lo importante es el espacio intermedio que permite articula esa relación y que tiene que ver con la continuidad de la trama, con la accesibilidad peatonal, con las relaciones funcionales entre el barrio y su entorno inmediato. Se trata de una relación más difusa pero a la vez más compleja y supone un escalón más sofisticado de acceso a la ciudad. El exclusivo desarrollo de las relaciones de conectividad favorece el enraizamiento del concepto de periferia urbana y social puesto que se acaban fortaleciendo las relaciones unívocas de centro-periferia donde la periferia queda excluida de elementos de centralidad urbana. Por tanto, cualquier intervención integral de rehabilitación urbana en este tipo de barrios deberá tener como objetivo el aumento de la complejidad de las relaciones del barrio con su entorno y con las áreas centrales de la ciudad, de la "variedad contextual".

BIBLIOGRAFÍA

González García, I: "A propósito de la variedad urbana: Apuntes para un aproximación a la ciudad desde la complejidad". Desarrollo, ciudad y sostenibilidad. DVD-ISBN: 9778-956-7393-41-1. Madrid/ La Serena-Chile.

González García, I: "La variedad urbana: Una condición necesaria para la calidad de vida en la ciudad". Documentación social. Nº 119: Ciudades habitables y solidarias. (2000), pp.115-136.

VV.AA. La vivienda en Madrid en la década de los 50. El Plan de Urgencia Social, p. 131, Editorial Electra, 1991.

VV.AA.: Áreas de Rehabilitación Preferente. Intervenciones en el centro histórico y barrios periféricos de Madrid (España) 1994-1999. EMV. ISBN: 978-84-935142-5-9, pp. 113-117.

FIGURAS

Fig.1: Variedad contextual 1_Relación entre los barrios estudiados y las centralidades urbanas a través del transporte público en 1973

Fig.2: Variedad contextual 2_Relación entre los barrios estudiados y las centralidades urbanas a través del transporte público en 1991

Fig.3: Variedad contextual 3_Relación entre los barrios estudiados y las centralidades urbanas a través del transporte público en 2011